Vie au Grand Air

15 JANVIER 1922. — NUMÉRO 873.
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle de PUBLICITÉ
11, Boulevard des ITALIENS, PARIS

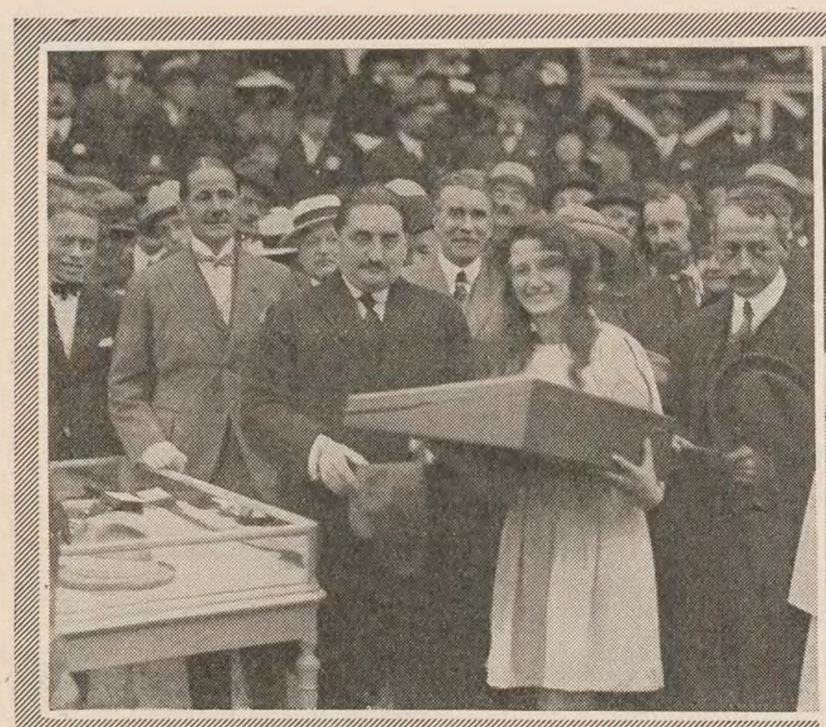
LE NUMÉRO : QUATRE FRANCS
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS pour 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 60 Fr.

L'OLYMPIQUE CONTRE LA GÉNÉRALE

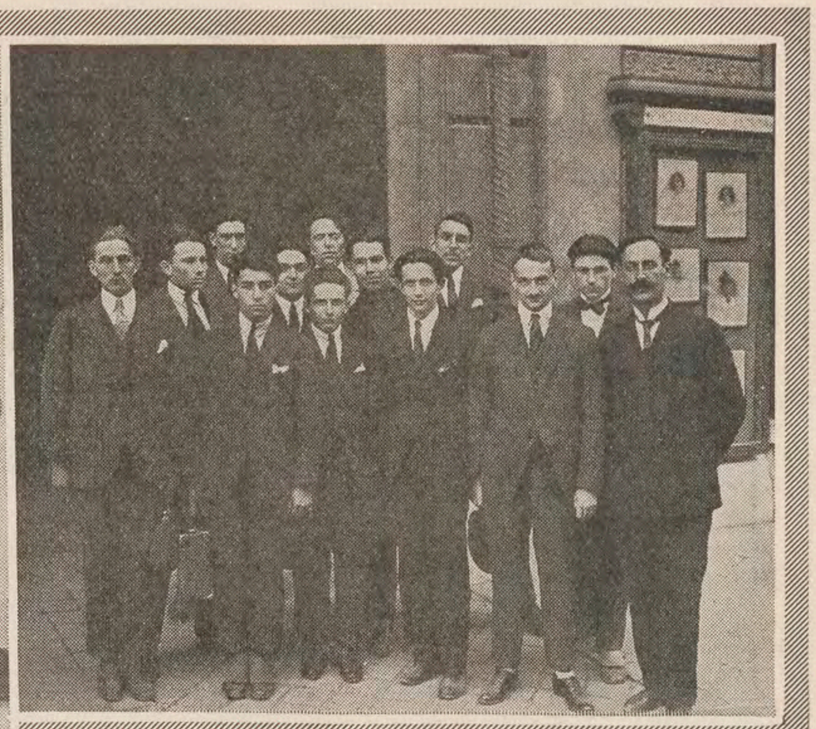
Ce match décisif de football se disputa au Stade Jean Bouin, le 11 décembre. La phase du jeu, ci-dessus représentée, causa un bruyant incident : la balle, envoyée vers les buts de l'Olympique par un joueur de la Générale, fut, d'après une certaine partie du public, parée à l'intérieur du goal. L'arbitre n'accorda pas le but. *De gauche à droite :* Carels, Cottenet et, à l'intérieur des buts, Audin.

Tous droits de reproduction et de traduction reserves pour tous pays, Copyright Janvier 1922, by Librairie Hachette Paris.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE



LA "FRANÇAISE SPORTIVE IDÉALE"
L'épreuve de 1920 remporta un très gros succès. La victoire revint à Mlle Th. Brulé, qui réunissait les qualités sportives et de grâce requises.



LES "SCOLAIRES COMPLETS"
Le concours du Scolaire Complet 1920 revint à l'équipe du lycée Louis-le-Grand. — *Au milieu*, Quaglia, détenteur du challenge de patinage.

LES MANIFESTATIONS DE LA *VIE AU GRAND AIR*

La *Vie au Grand Air* tient à remercier ses lecteurs du succès qu'ils ont bien voulu réserver aux épreuves qu'elle a continuées ou créées au cours de l'année 1921, c'est-à-dire :

I. — LE CHALLENGE DE PATINAGE Pour encourager nos patineurs, nous avons créé, en 1908, un challenge de patinage, disputé chaque année, à Chamonix, sur une heure.

En 1921, Quaglia s'attribua le record du monde de l'heure *sans* entraîneur, à moins de 100 mètres de celui de Koening, obtenu *derrière* entraîneurs. Léon Quaglia couvrit la distance extraordinaire de 32 km. 274 m. 65. Réussira-t-il cette année, le 25 janvier, à faire mieux encore ?

II. — LE SCOLAIRE COMPLET Le Scolaire Complet, créé en 1921, a pour but de prouver qu'on peut être à la fois bon sportif et bon élève. Cette épreuve gagnée, en 1921, par l'équipe du lycée Louis-le-Grand, battant de peu Henri-IV, Condorcet, Stanislas, etc., sera disputé le 25 mai.

III. — LA FRANÇAISE SPORTIVE IDÉALE Autre concours original, doté par M. B. Zaharoff, de 5.000 francs de prix. Il est destiné à récompenser la Française, à la fois athlète appréciée et jeune femme charmante, gracieuse et distinguée. Notre fête, organisée le 19 juin, au Stade Élisabeth, avec l'aide de la grande Fédération féminine, la F. S. F. S. F. remporta un succès considérable. Elle revint à Mlle Thérèse Brûlé. Elle sera disputée le 25 juin.

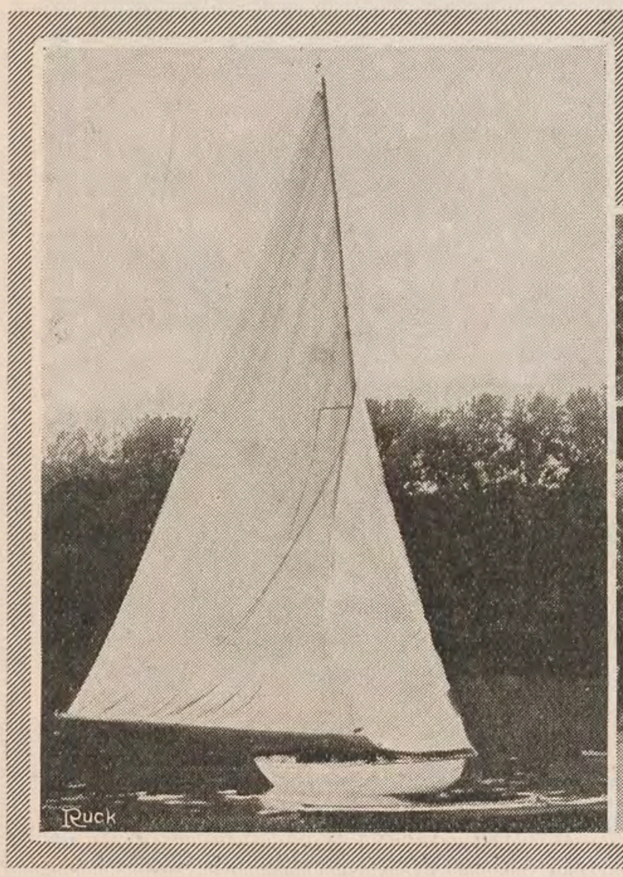
IV. — LA COUPE DE YACHTING En 1903, la *Vie au Grand Air* a fondé une coupe de yachting qui se dispute le jeudi de l'Ascension, à Meulan-les-Mureaux, le jour de la fête annuelle du Cercle de la Voile de Paris.

La victoire est revenue, en 1921, à *Miss Mie*, à M. Cailleux.

V. — LE CHALLENGE DU TOUR DE FRANCE Rappelons, que la *Vie au Grand Air* a affecté à la grandiose épreuve de notre excellent confrère l'*Auto* un challenge qui est la garde du vainqueur du Tour de France. Gagné par Lambot, en 1919, par Thys, en 1920, par Scieur, en 1921, à qui reviendra-t-il en 1922 ?

VI. — LE CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT Du 18 au 23 août, nous ferons courir pour la seconde fois notre épreuve du cheval-vapeur de renfort, permettant le progrès dans cette industrie si intéressante de la bicyclette à moteur auxiliaire.

La Vie au Grand Air.



"MISS MIE"
La Coupe du Yachting de la *Vie au Grand Air* se dispute chaque année à Meulan. *Miss Mie*, en 1921, la gagna.

CONCURRENTS DU CHEVAL-VAPEUR DE RENFORT
Le concours du cheval-vapeur de renfort avait réuni cette année des bicyclettes à moteur et des scooters. L'épreuve se disputait sur le circuit des plages normandes.

SCIEUR
Chaque année, le vainqueur du Tour de France cycliste reçoit en garde le challenge de la *Vie au Grand Air*.

LE CARBURANT NATIONAL

LE BENZOL, L'ESSENCE, L'ALCOOL

Par Henri PETIT

NOTRE COLLABORATEUR ÉTUDIE DANS L'ARTICLE CI-DESSOUS, LES MULTIPLES GENRES DE COMBUSTIBLES QUI SONT CONSOMMÉS. DEPUIS LE GAZ PAUVRE JUSQU'A L'ESSENCE, LE BENZOL ET L'ALCOOL, DE NOMBREUX PRODUITS SONT EMPLOYÉS. ILS ONT TOUS DES QUALITÉS

A l'heure actuelle, les combustibles employés dans les moteurs à combustion interne sont liquides ou gazeux.

Les combustibles liquides sont extraits soit de la distillation fractionnée des pétroles, soit de celle des goudrons de houille — à moins qu'il ne s'agisse, comme l'alcool, d'un produit essentiellement agricole.

Quant aux combustibles gazeux, ils sont représentés en première ligne par le gaz d'éclairage puis, en suivant l'ordre chronologique, c'est le gaz pauvre des gazogènes qui a été employé et qui est encore employé pour faire mouvoir certains moteurs.

Enfin, on utilise, dans les puissantes unités des moteurs à gaz, le gaz pauvre provenant des gueulards des hauts fourneaux.

Nous allons passer en revue successivement ces divers combustibles.

COMBUSTIBLES LIQUIDES Nous diviserons les combustibles liquides en deux grandes catégories qui correspondent à des formes assez différentes des moteurs qui les utilisent : *les combustibles légers et les combustibles lourds.*

Nous appellerons combustibles légers ceux qui laissent dégager des vapeurs à la température ambiante, et dont le point d'inflammation est inférieur à 0° centigrade.

Les combustibles lourds seront ceux qui sont ininflammables à la température ordinaire, et dont les vapeurs ont une tension insignifiante en dessous de 100°. Dans la première catégorie se rangent l'essence, le benzol et l'alcool ; dans la seconde, le pétrole lampant, les huiles lourdes de houille et le mazout.

COMBUSTIBLES LÉGERS Les trois combustibles que nous associons sous ce titre commun sont, au point de vue chimique, très différents les uns des autres. Aussi, allons-nous être obligés d'en aborder successivement l'étude car, ainsi que nous le verrons, leur origine est différente, différente aussi leur composition, et leurs qualités physiques et chimiques présentent également d'assez notables divergences.

L'ESSENCE L'essence est incontestablement le plus employé de tous. Ce que nous appelons en France essence de pétrole, ou plus simplement essence, est désignée sous d'autres noms dans les pays étrangers, ce qui peut prêter à confusion. C'est ainsi qu'en Angleterre, on appelle l'essence « petrol », en Amérique c'est de la « gasoline » ; je fais grâce à mes lecteurs d'un certain nombre de désignations pratiquées couramment aux États-Unis. En Allemagne, l'essence s'appelle de la « benzin » ; nous retrouvons en Italie une désignation analogue : l'essence italienne se désigne sous le nom de « benzina ». Benzin allemande et benzina italienne n'ont d'ailleurs rien de commun avec la benzine telle que nous la connaissons, et dont nous aurons à reparler à propos du benzol : c'est simplement de l'essence qui se dissimule sous ces vocables étrangers.

L'essence est un des très nombreux produits de la distillation fractionnée des pétroles bruts.

On sait — on en a, Dieu merci! assez parlé ces temps derniers — que dans certains pays comme la Pensylvanie, la Roumanie, le Caucase, la Mésopotamie, sans parler de l'Alsace et de l'Auvergne, on trouve, généralement à d'assez grandes profondeurs, des poches remplies de liquide de couleur ordinairement brune, et de consistance assez visqueuse que l'on désigne sous le nom générique de pétrole brut. En réalité, ce pétrole brut est très différent de ce que nous avons l'habitude d'appeler du pétrole et que nous brûlons dans nos lampes domestiques : c'est un mélange d'un grand nombre de corps chimiquement définis et classés sous l'étiquette générale de carbures d'hydrogène, qui diffèrent entre eux par la volatilité, la densité, et la teneur en chacun des éléments constitutifs : carbone et hydrogène. Leur formule chimique générale est : $C^n H^{2n+2}$; cela veut dire que dans une molécule de ces carbures, il y a n atomes de carbone combinés avec $2n + 2$ atomes d'hydrogène.

Sans doute, à l'aspect du carbure considéré, le nombre respectif des atomes d'hydrogène et de carbone reste tout à fait chose cachée à l'œil du profane, mais il est utile de connaître ce nombre d'atomes, ne serait-ce que pour trouver exactement à quelle proportion d'air il faut mélanger le carbure pour avoir une combustion complète.

Le nom des différents carbures d'hydrogène de cette série est caractérisé par la terminaison *ane*, depuis le méthane qui est un gaz et dont la molécule ne contient qu'un atome de carbone, jusqu'à l'hexane et l'heptane qui sont les constituants principaux de l'essence de pétrole, à l'octane et au nonane que l'on retrouve dans les pétroles lampants, et à d'autres carbures en *ane* qui restent noyés dans les huiles lourdes.

Moins il y a de carbone dans un carbure d'hydrogène, plus ce carbure est léger et volatil : c'est ainsi que le plus léger de tous les méthanes est à l'état gazeux, à la température ordinaire.

Pour séparer les uns des autres ces différents carbures, on utilise précisément cette propriété qu'ils présentent, d'avoir une volatilité différente, en en faisant la distillation fractionnée.

Imaginez que l'on place dans la cucurbite d'un alambic une certaine quantité de pétrole brut, 10 kilogrammes par exemple, et qu'on chauffe très progressivement ce liquide en recueillant à l'extrémité du serpentin les produits de distillation. On portera d'abord la température à 50 ou 60° environ, et on maintiendra cette même température pendant tout le temps où du liquide gouttera par l'extrémité du serpentin : on aura ainsi tous les carbures dont le point d'ébullition est inférieur ou égal à 60° ; ces carbures sont désignés en général sous le nom d'éthers de pétrole. Ils n'ont guère d'application pour l'objet qui nous occupe, étant extrêmement inflammables, dangereux et difficiles à conserver. On les emploie pour le dégraissage.

Quand il ne coule plus rien à 60°, on élève la température de la cucurbite, et on continue à recueillir ce qui passe pour des températures progressivement croissantes.

Les essences passent généralement entre 60 et 150° ; après 150°, ce sont les pétroles lampants que l'on recueille : le pétrole lampant, c'est le liquide que connaissent bien toutes les ménagères et qui sert à alimenter les lampes, dites lampes à pétrole, lampes qui sont toujours munies d'une cheminée en verre.

Au-dessus de 220° environ, commencent à passer les huiles légères utilisées soit pour certains moteurs, soit plutôt pour le graissage. Plus la température s'élève, plus la densité et la viscosité de l'huile augmentent. Pour des températures supérieures à 300 et 350°, il passe de la paraffine, puis la distillation s'arrête, et il reste dans la marmite un résidu de coke.

On voit donc que l'essence est un composé très mal défini puisqu'il est loisible au distillateur de changer les températures limites entre lesquelles il recueille son liquide. La qualité du produit dépendra essentiellement de la façon dont a été conduite la distillation.

On a pris l'habitude de désigner commercialement une qualité d'essence par sa densité : à l'heure actuelle, par exemple, l'essence d'automobile doit peser environ 720 à 740 grammes au litre ; mais d'après ce qui précède, on conçoit qu'il y a plusieurs façons d'obtenir de l'essence d'une densité déterminée.

L'essence à 720 grammes au litre est constituée par le liquide qui passe entre 100 et 120° environ ; si l'on se contente de recueillir les produits de distillation entre ces deux températures très rapprochées, on aura une essence de composition tout à fait homogène, excellente par conséquent pour l'emploi.

Mais si l'on se bornait au produit de la distillation bouillant entre 100 et 120°, on ne recueillerait qu'une infime quantité d'essence d'une grosse quantité d'huile brute. En mélangeant du pétrole lampant dont la densité est à peu près 815 avec des éthers de pétrole dont la densité ne dépasse pas 650 ou 670, on conçoit qu'il est très facile d'obtenir un liquide qui présente la densité normale de l'essence, soit 720.

Mais on n'aura là qu'une essence de qualité inférieure, manquant complètement d'homogénéité puisque, si on la laisse à l'air libre, toutes les parties volatiles constituées par les éthers de pétrole

vont s'évaporer, et qu'il ne restera plus finalement que du pétrole lampant.

Pendant la guerre, on a fait absorber aux moteurs d'automobiles des mixtures bien étranges sous le nom d'essence type automobile : ce que nous venons de dire permet de se faire une idée de la façon dont ces carbures ont été obtenus. Comme les moteurs d'aviation avaient moins bon caractère que les braves moteurs de camions ou même de voitures, les services de l'aéronautique exigeaient pour leur essence une composition plus homogène : tous ceux qui ont tenu un volant pendant la guerre savent que l'essence d'aviation était infiniment supérieure à la vulgaire essence dont devaient se contenter les chauffeurs. L'essence d'aviation était d'ailleurs obtenue au détriment de la qualité de l'essence d'automobiles ; celle-ci subissait, en effet, à son arrivée en France une deuxième distillation pour donner de l'essence d'aviation, et pour l'automobile il y avait les résidus.

Quelle que soit la composition chimique des carbures d'hydrogène provenant de la distillation du pétrole, la quantité d'air qui est nécessaire pour brûler un poids déterminé de chacun d'entre eux est très sensiblement la même : pour 1 kilogramme d'essence, il faut environ 25 kilogrammes d'air, soit 15 m 300 ; pour 1 litre d'essence par conséquent, il faudra environ 11 mètres cubes d'air.

L'essence a subi depuis 1914, et surtout depuis 1918, une énorme augmentation de prix. 1 litre d'essence coûtait avant la guerre environ 0 fr. 40 ; maintenant on le paie un peu moins de 2 francs, soit cinq fois le prix d'avant-guerre. L'explication de cette augmentation de prix réside partiellement dans l'augmentation du change du dollar : c'est en dollars, en effet, que nous payons l'essence aux pétroliers américains ; or, le dollar qui valait 5 francs en 1914 vaut maintenant environ 13 francs et a valu jusqu'à 17 francs. Mais cela ne fait en somme que trois fois la valeur d'avant-guerre, ce qui ne justifie pas le prix cinq fois plus fort.

Il y a, en outre, une augmentation très sensible du prix du fret due à la rareté des tanks-steamers dont la construction ne s'est pas développée aussi vite qu'il l'aurait fallu pour suivre les besoins de la consommation. Puis il y a aussi les impôts énormes que l'État prélève actuellement sur l'essence : chaque litre d'essence paie 0 fr. 30 à l'État, et dans l'intérieur de Paris, il faut ajouter 0 fr. 20 pour la Ville, soit 0 fr. 50 en tout. Enfin, il y a le monopole, sinon de droit, tout au moins de fait : la corporation des raffineurs d'essence maintient le prix de façon telle qu'il est impossible aux concurrents de s'implanter chez nous.

Par raffineurs d'essence d'ailleurs, il faut entendre simplement le revendeur d'essence, car il y a fort longtemps qu'on ne raffine plus d'essence en France : nos grands pétroliers se contentent de l'acheter en Amérique et de la transvaser quand elle arrive chez eux dans les bidons de 50 ou de 5 litres qu'ils livrent à la consommation.

On s'est préoccupé et à juste titre de la question de l'épuisement des sources de pétrole. La consommation d'hydro-carbure a augmenté en Amérique dans une proportion énorme, à tel point qu'on a envisagé le moment où les puits américains suffiraient à peine pour la consommation locale. Ajoutez à cela que le pétrole brut ne contient qu'une très petite quantité d'essence volatile : 10 % environ pour les pétroles les plus riches. Pour 10 litres d'essence, par conséquent, il y a donc 90 litres de pétrole lampant, d'huile lourde, de paraffine, d'éther de pétrole, etc.

L'ESSENCE DE CRACKING On a remédié quelque peu au mauvais rendement en essence des pétroles bruts par l'industrialisation d'une découverte relativement récente, celle du phénomène du cracking : en chauffant à haute température du pétrole lampant ou des produits lourds, on constate que ces corps se décomposent en donnant de l'essence légère et du coke. De vastes usines se sont formées en Amérique pour la fabrication de l'essence par procédé du cracking, et elles fournissent actuellement un important appoint pour la consommation des automobiles.

Mais si nous pouvons envisager l'avenir sans trop d'inquiétude, c'est surtout aux prospections nouvelles que nous le devons. On a découvert, ou tout au moins on a pressenti de très importants gisements de pétrole dans des pays nouveaux, en Asie Mineure en particulier. La lutte si âpre entre Anglais et Américains pour le marché du pétrole, lutte qui se répercute dans le domaine politique, a eu après le traité de 1919 surtout pour objet les nouveaux champs pétrolifères.

En résumé, il est donc probable qu'on ne manquera pas encore d'essence : par contre, nous Français, nous paierons certainement le prix fort, à peu près toutes les concessions étant entre les mains de Compagnies anglaises ou américaines.

On a fait grand bruit autour de gisements découverts récemment en France et en Algérie ; on a parlé également avec beaucoup d'abondance des mines alsaciennes de Pechelbronn.

Évidemment, le pétrole existe sous notre sol, mais la richesse des gisements paraît être bien éloignée de celle des gisements américains ou asiatiques, et nous ne pouvons guère compter sur notre propre fonds pour nous alimenter.

L'essence a été pendant longtemps le seul combustible employé dans les moteurs d'automobiles. A l'heure actuelle, à l'exception du benzol près, c'est encore avec de l'essence que tous nos moteurs marchent. On utilise également l'essence pour alimenter un petit nombre de moteurs fixes.

En raison du prix élevé du carburant, des études importantes ont été entreprises pour lui substituer des carburants lourds, et cela même sur des véhicules automobiles. L'avenir n'est probablement pas éloigné où nous trouverons sur la plupart des camions des moteurs à combustion qui utiliseront soit du pétrole lampant, soit même des huiles lourdes.

LE BENZOL Le benzol diffère notablement de l'essence au point de vue composition chimique et origine. Le benzol n'est autre chose, en somme, que de la benzine bien connue de toutes les ménagères, mélangée avec environ 10 % de produits de la même famille chimique (carbures cycliques) tels que le toluène, le xylène, etc.

Le benzol se retire par distillation des goudrons de houille, et par conséquent du charbon de terre, puisque les goudrons proviennent eux-mêmes du charbon de terre.

Pour retirer le benzol des goudrons, c'est également par distillation fractionnée que l'on opère, comme pour enlever l'essence des pétroles bruts.

Les principaux fournisseurs de benzol sont, ou plutôt étaient en France les installations de fours à coke qui se trouvaient au voisinage immédiat des mines du Nord et du Pas-de-Calais. La destruction systématique de toutes les installations des mines par les Allemands, pendant l'occupation, a fait disparaître en même temps nos fours à coke et ils commencent à peine maintenant à sortir de leurs ruines.

Aussi, la production française du benzol, déjà très déficitaire en 1914, est devenue maintenant tout à fait insignifiante, non seulement par rapport à ce que l'on pourrait consommer de ce carburant, mais même par rapport à ce qu'on consomme effectivement : on peut dire que environ 90 % du benzol consommé actuellement en France provient d'Amérique.

La benzine pure présente une propriété assez remarquable et assez gênante aussi au point de vue de son utilisation dans les moteurs d'automobiles : elle se solidifie, en effet, à une température relativement élevée, à 5° au-dessus de zéro ; il est donc impossible d'employer de la benzine pure pour alimenter un moteur d'automobile pendant l'hiver.

Le benzol qui est, comme nous l'avons dit, de la benzine impure, comprend des composés moins facilement solidifiables que la benzine ; néanmoins, autour de 0°, on peut compter que le benzol commence à cristalliser.

Pour l'utilisation sur les moteurs, on mélange généralement le benzol soit avec une proportion un peu forte de toluène, soit même simplement avec un peu d'essence de pétrole. C'est ainsi que le benzol vendu sous le nom de « stellane » ne se solidifie qu'à -9°.

Quoique très différent comme composition chimique et origine de l'essence, le benzol peut être substitué à celle-ci presque sans modification du carburateur : un moteur réglé pour l'essence marchera très convenablement avec du benzol. Si l'on veut chercher le fin du fin, on effectuera un nouveau réglage du carburateur, qui ne sera d'ailleurs pas très différent de l'ancien, pour tirer du benzol le meilleur parti.

On sait que le rendement d'un moteur est d'autant plus élevé que la compression préalable du mélange dans le cylindre est elle-même plus grande. Or, avec le benzol, on peut arriver sans inconvénient à une compression plus élevée qu'avec l'essence. Il en résulte donc qu'on peut, avec un moteur spécialement construit, obtenir l'unité de travail à un prix moindre avec le benzol qu'avec l'essence, quoique le benzol coûte sensiblement le même prix au litre que cette dernière.

La consommation en volume de benzol est nettement inférieure à celle de l'essence. C'est ainsi que pour obtenir un cheval-heure avec de l'essence, on consommera avec un moteur ordinaire environ 0 l. 4 d'essence, tandis qu'avec le benzol on arrivera à ne consommer que 0 l. 35 à peu près.

Logiquement donc, le benzol pourrait coûter un peu plus cher que l'essence et donner, comme prix de revient du travail fourni, une dépense équivalente.

L'ALCOOL L'alcool est encore plus différent de l'essence que le benzol, tant au point de vue chimique qu'au point de vue de sa provenance.

L'alcool provient, en effet, de la distillation après fermentation de fruits ou de graines végétales : chez nous, on fabrique surtout de l'alcool avec du raisin et des betteraves, mais on peut en fabriquer également avec du grain, des pommes de terre, etc. et un peu avec tout ce qu'on veut ; il n'est guère, en effet, de corps organiques qui, traités convenablement, ne puissent servir à la fabrication de l'alcool. Les menus bois, qui sont considérés comme déchets dans les exploitations forestières, pourraient, en France seulement, permettre la fabrication de 10 millions d'hectolitres d'alcool par an, en admettant seulement un rendement d'alcool de 100 litres à la tonne.

La tourbe peut également produire plus de 60 litres d'alcool à la tonne ; dans nos colonies, les sources d'alcool sont encore plus nombreuses : les fruits sucrés, qui se perdent la plupart du temps et pourrissent sur le sol, pourraient donner des quantités considérables de ce combustible.

Bien entendu, pour utiliser intelligemment les ressources coloniales en alcool, il faudrait fabriquer l'alcool aux colonies même : « Ne semble-t-il pas en effet plus logique, dit M. Guiselin dans une conférence à la Société des Ingénieurs civils de France, de transporter en France un hectolitre d'alcool, que les matières nécessaires à sa production, et n'est-il pas plus rationnel de faire exécuter ce travail sur place par les indigènes, plutôt que par une main-d'œuvre française, ou même une main-d'œuvre importée ? »

Enfin, le règne minéral lui-même peut nous donner de l'alcool. Le problème de l'alcool synthétique, en partant du carbure de calcium, est en effet sorti du domaine du laboratoire pour rentrer dans la voie industrielle : d'après l'auteur que nous venons de citer, on pourrait obtenir de l'alcool, en partant du carbure de calcium, qui reviendrait à moins de 40 francs l'hectolitre. Ce prix de 40 francs paraît d'ailleurs excessif ; il est probable qu'on pourrait le réduire même à 25 francs. C'est là le prix auquel l'alcool aurait dû être vendu avant la guerre pour arriver à concurrencer l'essence.

L'alcool, en effet, exige, pour produire une certaine quantité de travail, d'être dépensé en quantité plus grande que l'essence : en gros, il y a à peu près autant d'énergie dans 2 kilogrammes d'alcool que dans 1 kilogramme d'essence ; en poids, par conséquent, il faudra deux fois plus d'alcool que d'essence ; en volume les proportions ne sont pas tout à fait les mêmes, car l'alcool est beaucoup plus lourd que l'essence, et on peut admettre, en raison surtout du meilleur rendement possible du moteur à alcool par rapport à un moteur à essence, qu'à 1 litre d'essence doit correspondre environ 1 l. 6 d'alcool.

L'emploi de l'alcool dans les moteurs à explosions, et en particulier dans les moteurs d'automobiles, a fait ces temps derniers l'objet de nombreuses controverses. Au Parlement même, un certain nombre de députés, voire de ministres, ont annoncé pompeusement qu'ils venaient de découvrir la possibilité de faire fonctionner à l'alcool les moteurs de voitures. Qu'il nous soit permis de rappeler qu'en 1901 et 1902, le Congrès de l'Alcool organisé à Paris avait examiné des moteurs dont le fonctionnement à l'alcool ne laissait absolument rien à désirer, à tel point même qu'en 1902 une course de vitesse pour voitures automobiles fut organisée sous le nom de Circuit de l'Alcool, et remporta le plus vif succès.

Pourquoi n'emploie-t-on donc pas l'alcool comme combustible au lieu d'essence, puisque l'alcool est un produit national pour l'achat duquel nous n'aurions pas besoin d'exporter à l'Étranger nos francs français, si peu cotés au delà de nos frontières ?

Le problème est d'ordre purement économique et pas du tout du domaine technique. La technique du moteur à alcool est connue depuis longtemps, en effet, et dès maintenant nos constructeurs sont prêts à utiliser ce combustible si on peut leur en donner. Mais voilà, c'est qu'on ne peut pas obtenir d'alcool industriel en quantité suffisante et à un prix suffisamment bas.

Les sympathies électorales vont tout entières — et cela se comprend — à l'alcool de bouche : le débitant d'alcool n'est-il pas, en effet, le pivot de l'organisation parlementaire française ? Avez-vous jamais vu en temps d'élection une *permanence* des bureaux de propagande installée ailleurs que chez un marchand de vins ? Il ne faut donc pas espérer voir apparaître de si tôt l'alcool industriel pour moteurs.

Ajoutez à cela que pour empêcher les buveurs invétérés d'ingurgiter l'alcool industriel, l'État oblige les distillateurs à mélanger à celui-ci des produits dits de dénaturation, produits dont la présence est souvent de nature à détériorer les moteurs qui emploieraient ce liquide.

Il existe cependant des dénaturants non nuisibles pour les moteurs, mais la Régie française n'a pu se décider encore à résoudre la question d'une façon intelligente.

Comme conclusion au point de vue pratique, l'alcool pour moteurs est et restera pendant de longues années sans doute un objet de discussion purement politique, et à cet égard il n'est pas intéressant pour nous. Au point de vue technique, il présente un inconvénient : un moteur à alcool ne peut pas démarrer à froid.

La tension de vapeur de l'alcool et son degré d'inflammabilité ne sont pas suffisants, en effet, pour qu'un mélange d'air et de vapeur d'alcool puisse prendre feu si le moteur n'est pas préalablement réchauffé : il faudra donc de toute nécessité, faire démarrer le moteur à l'essence ou au benzol, et ne passer à l'alimentation en alcool qu'au bout de quelques instants.

L'ALCOOL CARBURÉ Si l'alcool pur n'est pas utilisable très facilement dans les moteurs — et encore à part le départ à froid nous avons vu qu'il pouvait être employé sans inconvénient — il y a une forme sous laquelle son utilisation ne présente que des avantages : c'est sous forme d'alcool carburé.

On appelle alcool carburé de l'alcool auquel on a mélangé une certaine quantité de benzol. L'alcool carburé s'emploie tout comme le benzol, à de telles enseignes que la Compagnie Générale des Omnibus de Paris l'a employé exclusivement pour les moteurs des autobus entre 1910 et 1912. Elle l'a abandonné à cette époque, non pas pour des raisons d'ordre technique, mais simplement parce que son prix devenait trop élevé.

Henri PETIT.

COMMENT ON PEUT AUGMENTER LA VITESSE DE SA VOITURE

Par N. GALLIOT

NOTRE COLLABORATEUR, N. GALLIOT, COMMENCE. DANS CET ARTICLE, UNE SÉRIE DE CONSEILS QUI POURRONT PERMETTRE, A CEUX QUI POSSÈDENT UNE VOITURE, DE L'AMÉLIORER SANS RECOURIR A DES RÉFECTIONS COUTEUSES

CE que nous nous proposons d'indiquer ici, ce n'est pas la manière d'augmenter la vitesse d'une voiture à construire, mais celle d'une voiture qui existe déjà. Nous nous adressons aux automobilistes qui « travaillent » eux-mêmes leur voiture, aux « owners drivers », comme disent les Anglais. Aussi ne leur proposerons-nous que des solutions que nous ayons expérimentées nous-mêmes et reconnues exactes. Nous examinerons organe par organe deux hypothèses : d'abord, ce qui peut être fait sans s'imposer des travaux importants qui interrompent le service de la voiture et ensuite ce qui peut être fait dans un bon petit garage consciencieux pourvu d'un outillage et d'ouvriers moyens.

Nous n'irons pas au delà pour le moment.

LE MOTEUR

A tout seigneur tout honneur. Commençons par le moteur, qui est l'âme de la voiture. Mais nous devons indiquer dès à présent que lorsqu'on aura tiré du moteur tout ce dont il est capable, il y aura pour le moins autant à attendre encore de retouches au surplus de la voiture (châssis et carrosserie).

Supposons, comme dit ci-dessus, que nous ne puissions ou ne voulions pas faire intervenir l'atelier, et voyons ce que nous pouvons faire d'ores et déjà.

En enlevant les bougies (et les bouchons des soupapes si le moteur en comporte) nous constatons que la combustion des essences actuelles a recouvert les clapets et toutes les parois de la chambre d'explosion d'une couche de calamine, plus ou moins épaisse, plutôt plus que moins, en général.

Si cette couche n'est pas trop importante (2 à 3/10 de millimètre) et surtout si l'huile dont la combustion l'a agglutinée n'a pas laissé des résidus trop durs — l'huile de ricin qui ne produit pas de résidus solides a de gros avantages à cet égard — on peut essayer

de se débarrasser de l'encrassement, soit par un nettoyage à l'oxygène, soit avec un des produits spéciaux qui sont sur le marché.

J'ai essayé du « Johnson Carbon remover » et il a l'air de donner des résultats, ma foi, assez bons.

Mais il ne faut pas perdre de vue que c'est en quelque sorte reculer pour mieux sauter. Ni oxygène, ni « Carbon remover » n'ont, en effet, accès à la face interne du piston et le charbon qui s'accumule là est *aussi néfaste* pour le rendement, sinon plus, que celui qui tapisse les parois de la chambre.

Il empêche, en effet, le refroidissement du piston et les gaz qui arrivent par l'admission, se dilatant au contact du fond de piston, viennent remplir la chambre arrêtant les gaz frais et encombrant le cylindre d'un mélange dilaté, c'est-à-dire raréfié et par conséquent pauvre comme valeur explosive.

Le démontage *des pistons* et non pas simplement des culasses est donc une nécessité qui s'impose tous les 5.000 à 7.000 kilomètres, à l'automobiliste qui tient *au rendement* de son moteur.

Comme le bloc-cylindres doit nécessairement être enlevé pour cela, je vois là une des raisons pour lesquelles les culasses amovibles n'enthousiasment pas tout le monde, moi le premier.

Lorsque les cylindres seront démontés, il faudra en profiter pour effectuer un très bon polissage de leurs chambres d'explosion et un énergique détartrage de leurs bâches à eau.

Le polissage des chambres diminuera les pertes par la paroi et surtout retardera la formation de la couche de calamine. Le détartrage améliorera l'efficacité de la circulation d'eau.

Les cylindres étant démontés, on pourra en profiter pour se servir d'un acide très énergique au lieu des liquides assez neutres que l'on est obligé d'utiliser quand on opère, comme dans les cas ordinaires, en mélangeant le désincrustant à l'eau du radiateur.

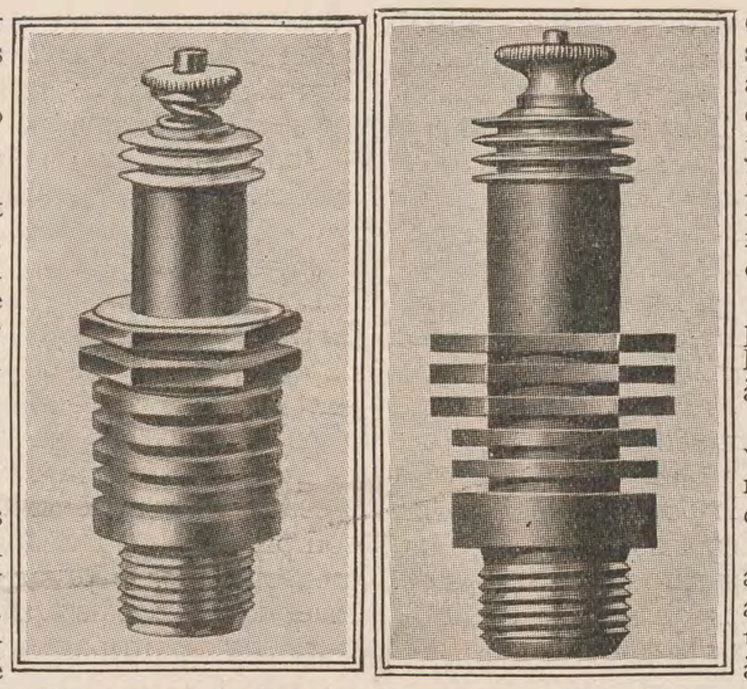
Pour polir les culasses je me suis servi avec succès d'une sorte de courte canne en frêne sur la tête sphérique de laquelle je fixais des toiles émeri de plus en plus fines. Cela me rappelait « l'astiquage au martinet » de mon temps de troupier. On peut avancer le travail en serrant l'une des extrémités du martinet dans le mandrin d'une machine à percer, mais il faut veiller à ne pas creuser de cavités et toujours finir le travail à la main. Bien entendu, la toile émeri doit être coupée de longueur pour ne toucher en aucun cas à l'âme du cylindre. Pour « voir ce que l'on fait » dans un bloc-cylindres à culasses non démontables, il faut se servir d'une petite ampoule baladeuse (genre ampoule de lampe de poche) que l'on installe dans les chapelles quand on travaille la culasse et vice versa.

Une fois nos cylindres décrassés et polis nous en faisons autant aux pistons surtout sur leur face interne.

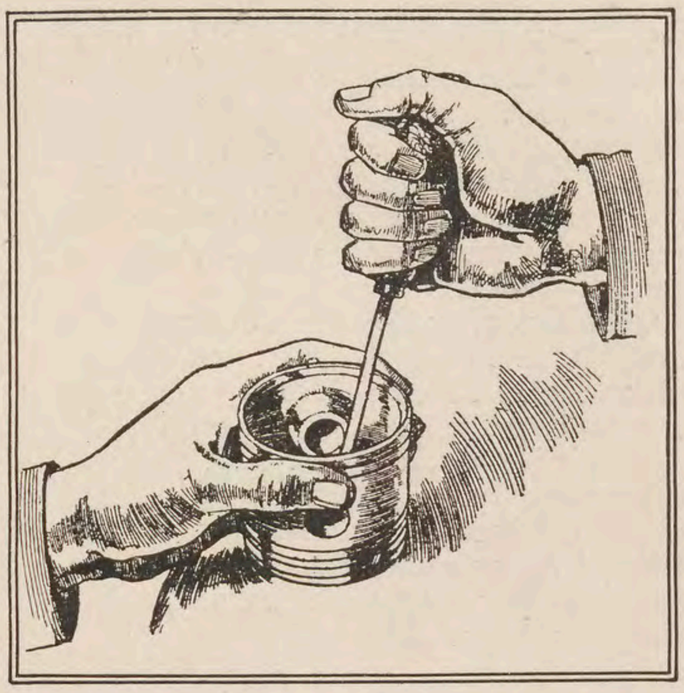
Nous nous assurons enfin que les segments sont en bon état et que les bielles n'ont pas de jeu et nous remontons.

Au moment de remettre les bougies en place arrêtons-nous. Il ne s'agit pas, si l'on veut un moteur qui rende et qui tourne rond, de monter au hasard quatre ou six bougies « tout-venant ». Il faut quatre bougies (ou six ou plus suivant le nombre des cylindres) identiques, et il faut en outre qu'elles soient toutes « réglées de longueur » pour qu'aucune partie de leur armature ni de leurs électrodes ne vienne dépasser à l'intérieur du cylindre.

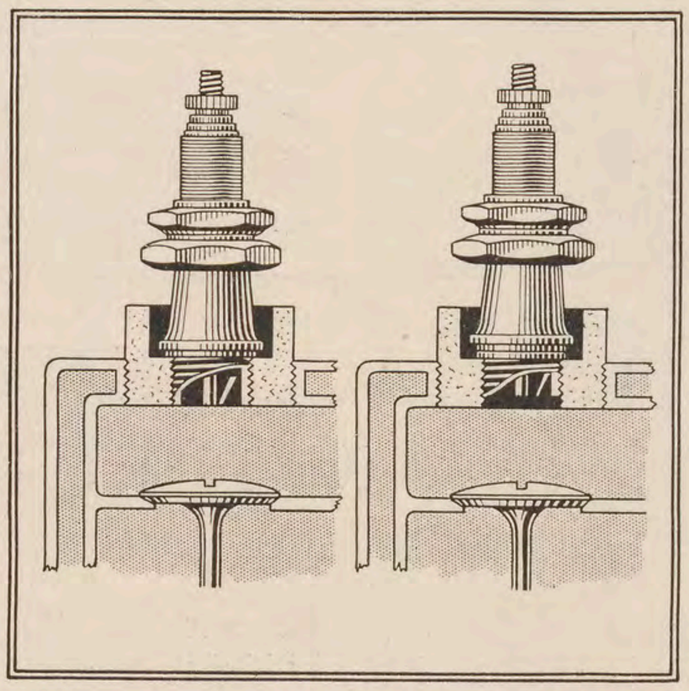
Les bougies des moteurs poussés doivent être pourvues de grosses électrodes et ces électrodes ne doivent absolument pas faire saillie au delà du culot qui lui-même ne doit en aucun cas désaffleurer la paroi et entrer dans la chambre. Si même le moteur a tendance au surgraissage, on peut rentrer la bougie un peu, mais la meilleure disposition est celle où la bougie est juste à ras de la paroi et où l'étincelle éclate exactement au niveau de ladite paroi. Les K. L. G. et les Lodge en usage à Brooklands sont dans ce but dressées d'un coup de meule sur leur face inférieure. Il y a là une règle expérimentale certaine, dont l'explication réside peut-être dans un meilleur refroidissement des électrodes, évitant ainsi des allumages anticipés.



Deux types de bougies de course utilisées couramment à Brooklands. Les électrodes ne dépassent pas le culot.



Le charbon sous le piston appauvrit le mélange en empêchant le refroidissement du piston, et son poids toujours irrégulier compromet l'équilibrage des pièces en mouvement.



Réglage des bougies. Celui de gauche est le meilleur. Celui de droite ne convient qu'aux moteurs qui graissent trop.

Les maisons anglaises qui fournissent des bougies aux coureurs livrent d'ailleurs toujours avec leurs produits une série de joints pour permettre d'effectuer le réglage de longueur. Quand les bougies sont fixées sur des bouchons de soupapes rien n'est plus simple que d'effectuer ce réglage. Dans le cas contraire il faut tenir compte de l'écrasement des joints et, pour cela, ne pas hésiter à monter et démonter plusieurs fois jusqu'à ce que la partie filetée du culot émergée des joints aplatis soit plus courte de 5/10 que le filetage du cylindre. Au bloquage définitif la bougie arrivera juste et, au surplus, nous le répétons, il vaut mieux qu'elle soit en deçà qu'au delà de la paroi.

On peut enfin augmenter l'écartement des pointes des bougies à 1 millimètre, cela rend le départ moins facile, mais améliore la marche à plein gaz.

Pour terminer le simple réglage (sans intervention chirurgicale de l'atelier) il reste à retoucher au réglage de la magnéto et à celui du carburateur.

La magnéto peut être à calage fixe ou à avance variable. Bien entendu, cette dernière a toutes nos préférences et parmi les dispositifs d'avance variable, le système qui consiste à faire tourner toute la magnéto sur son socle est le meilleur.

Mais dans tous les cas il est une chose qu'on peut toujours faire, c'est de donner au rupteur le réglage « de course. »

Pour cela on commence par arrondir légèrement les grains en platine, soit avec une lime extra-douce, soit, ce qui est meilleur, en les martelant légèrement et en les finissant au brunissoir.

Après quoi on porte la rupture à 10/10 ou 11/10. Cela augmente un peu l'avance et donne une étincelle plus énergique.

Enfin on amène le temps de rupture au moment où le flux magnétique est maximum. Pour obtenir ce résultat on s'arrange pour que la rupture ait lieu à pleine avance au moment où la partie métallique de l'armature a dépassé les masses polaires de 7 degrés. C'est à ce moment, en effet, que le flux magnétique est maximum.

Je ne sais, en revanche, ce qu'il faut penser de l'installation d'une magnéto à double allumage pour un moteur de tourisme, c'est-à-dire pour un moteur en L ou en T. La bougie sur le bouchon d'échappement, c'est-à-dire dans des gaz médiocres, ne me paraît pas appelée à jouer un grand rôle. Cependant les Turcat Mery de la Corse étaient ainsi équipées et s'en sont trouvées bien. Il va de soi que si l'on peut installer les deux bougies, non plus côte à côte mais de part et d'autre de la chambre d'explosion dans les gaz frais, le double allumage est un avantage considérable.

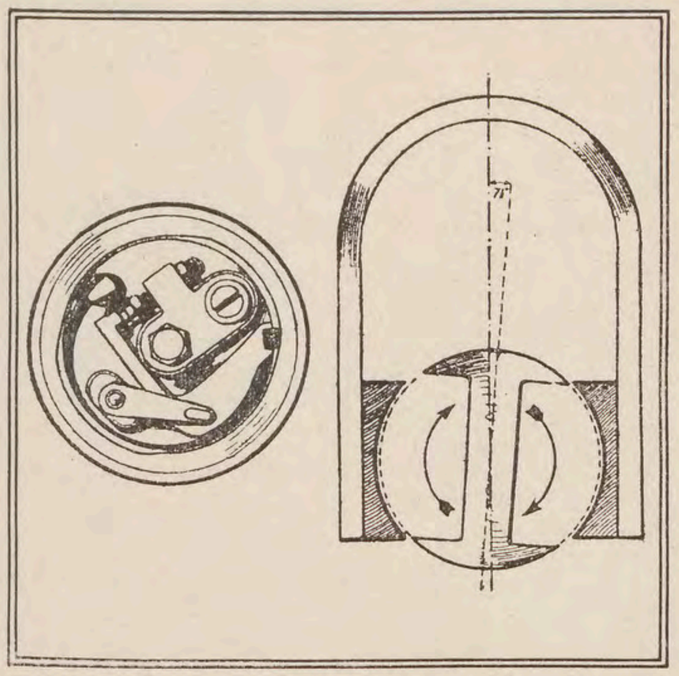
Il ne faut s'attaquer au carburateur qu'en dernier lieu, car, à la différence des autres organes, on ne peut agir sur lui que par tâtonnements et, dès lors, il ne faut pas qu'il reste quoi que ce soit à améliorer par ailleurs.

Avant de toucher au réglage du carburateur proprement dit, il faut s'assurer : 1° que la tubulure entre celui-ci et le moteur est rigoureusement étanche et ne comporte aucune rentrée d'air par joint mal serré ; 2° que les tiges des soupapes d'admission n'ont pas de jeu dans leur guide, sinon il faut les munir de dispositifs d'étanchéité « Ayrtite sleeve » ou « Flexekas » ou analogue ; 3° *que l'intérieur de la tubulure d'admission est poli comme un miroir* ; 4° qu'aucun joint ne s'est déplacé au serrage et ne vient faire saillie dans la canalisation, créant ainsi un petit étrangleur supplémentaire d'un effet désastreux.

Quand tout cela est en règle (O. K. comme disent les Américains), on commence par mettre le plus grand diffuseur que le carburateur puisse recevoir de par sa construction et on travaille à trouver les jets qui, avec lui, se comportent le mieux aux grandes allures... et le moins mal aux allures basses ou moyennes.

Il faut, en effet, en prendre son parti : le réglage qui donne le meilleur rendement d'un moteur à plein gaz n'est pas et ne peut pas être celui qui donnerait le maximum d'agrément de conduite à toutes les allures.

En l'état actuel de la science de la carburation et des carburants, on est obligé pour avoir de bonnes reprises et de la puissance aux allures basses et moyennes d'utiliser un diffuseur assez rétréci ; or, c'est précisément



Réglage de course d'une magnéto. Les platines du rupteur doivent "décoller" au moment où l'armature est dans la position représentée dans la figure de droite. Un mécanicien qui avait fait cette remarque gagna, pendant toute une saison à Brooklands, 250 francs par chaque réglage, grâce à son "secret".

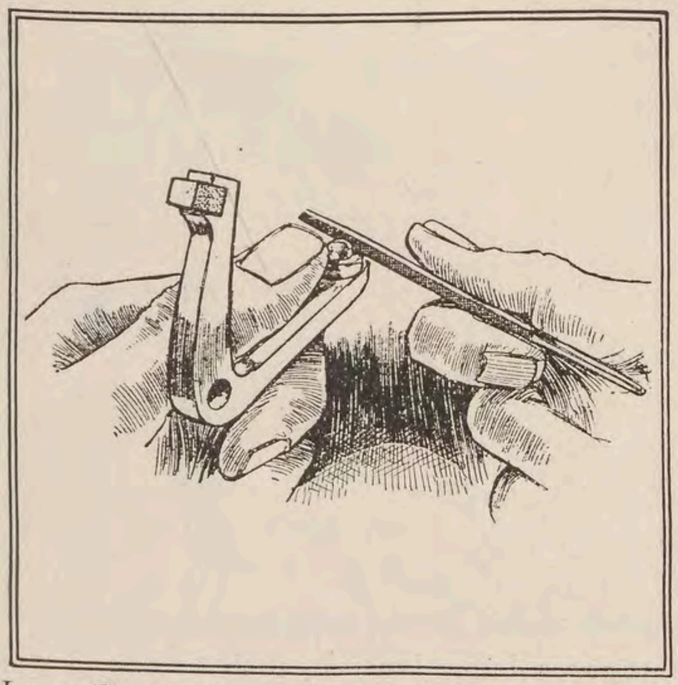
ce qu'il faut éviter si l'on veut que les cylindres se remplissent aussi complètement que possible aux régimes élevés.

Évidemment, tous les constructeurs connaissent cela et beaucoup sachant combien une voiture poussée est peu agréable à conduire, ont enlevé à leurs clients tout intérêt à utiliser le diffuseur maximum en adoptant des levées de soupapes modérées qui ne permettent pas le remplissage maximum aux grandes allures.

Dans ce cas, il faut se résigner à régler le carburateur patiemment en partant du grand diffuseur et en réduisant petit à petit; mais alors, si l'on veut à tout prix « du rendement », l'opération chirurgicale que nous allons décrire plus loin, s'imposera plus particulièrement. Disons tout de suite que lorsqu'elle sera terminée et menée à bien, on aura un moteur ayant un bon ralenti et probablement même un bon départ, mais qui aura un « flat spot » aux allures moyennes. Le « flat spot » n'est pas un *trou*, ce bafouillage ou ces ratés qui se produisent au passage, par exemple, de l'extrême ralenti aux moyennes allures dans certains moteurs, c'est un *palier* dans la courbe des puissances.

Le moteur tourne bien au ralenti, accélère doucement, mais sans énergie jusque, par exemple, aux trois quarts de l'ouverture de l'étrangleur; puis, tout à coup, dans les derniers millimètres de la course de la pédale d'accélérateur, il donne brusquement toute sa puissance.

Cette manière de se comporter est fréquente dans les voitures de course (encore faut-il s'estimer heureux quand le réglage



La meilleure forme des platines du rupteur.

de course ne s'accompagne pas d'autres inconvénients sur lesquels nous reviendrons). Mais en l'état actuel de nos connaissances, il faut se dire philosophiquement qu'« on ne peut pas tout avoir. »

Pour en finir avec ce chapitre de la mise au point sans transformations internes, il ne reste plus qu'à enlever le ventilateur. Si, en effet, la voiture n'est pas destinée à un service de ville ou de montagne, le ventilateur est un luxe onéreux pour le rendement de la machine.

Dès lors, en effet, que nous supposons que nos opérations ont réussi et que nous avons augmenté la vitesse de rotation de notre moteur, nous aurons augmenté en même temps celle de notre ventilateur.

Or, cet organe est une hélice aérienne dont le travail est régi par une formule dans laquelle figure une puissance élevée de sa vitesse rotation et comme celle-ci est elle-même, en général, multipliée par rapport à celle du moteur, on voit où cela nous conduit.

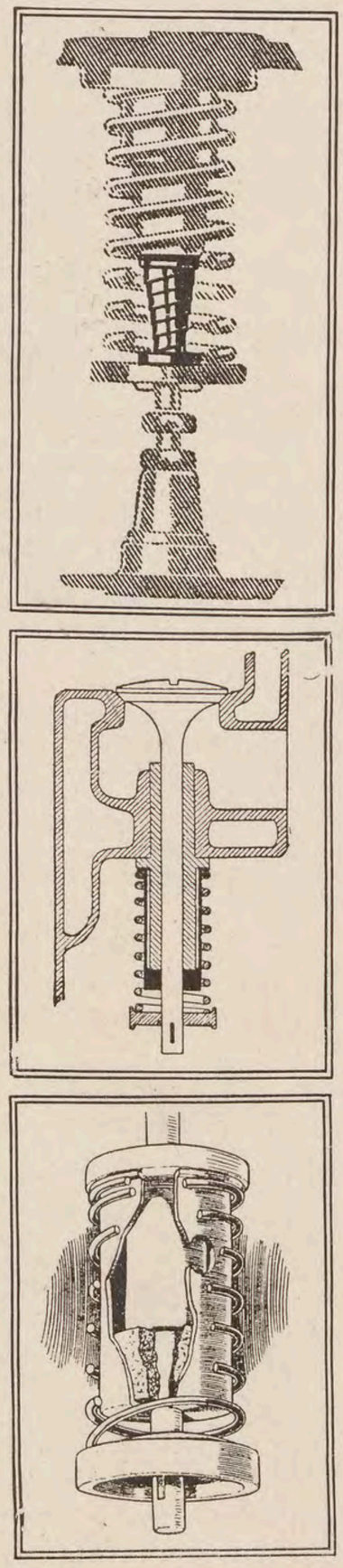
Si, par exemple, le ventilateur fait 4.000 tours pour 2.000 tours de moteur, il en fera 5.000 pour 2.500. Or, si nous supposons qu'il absorbe 2 HP à 4.000 tours, et (pour simplifier) que les puissances absorbées soient dans le rapport des carrés des vitesses (et en réalité c'est davantage) il faudra sacrifier 3 HP au lieu de 2 pour lui faire gagner ces 1.000 tours, soit 50 % d'augmentation de puissance absorbée pour 20 % d'augmentation de vitesse seulement.

Comme, en même temps, et par hypothèse, la vitesse de translation de la voiture aura augmenté, le refroidissement par convection, qui est, lui aussi, une puissance de vitesse, se sera accru.

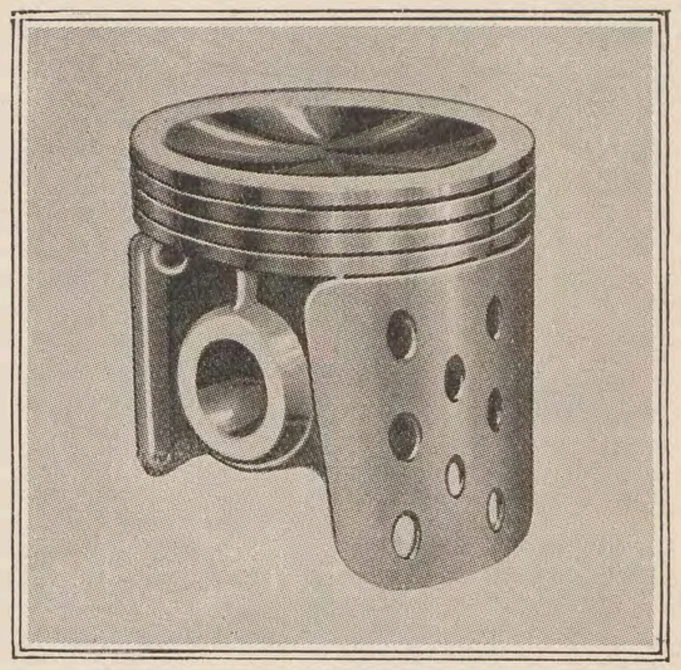
Il suffira, par conséquent, en général, d'améliorer les passages d'air derrière le radiateur pour pouvoir supprimer le ventilateur. On éliminera du même coup toute une série d'ennuis : d'abord, les soins à lui donner, ensuite les dangers de rupture d'ailes avec crevaison du radiateur; enfin, et surtout, les vibrations qu'il procure s'il n'est pas irréprochablement équilibré mécaniquement — ce qui est facile — et aérodynamiquement — ce qui est fort rare.

En fait, d'ailleurs, aucune voiture de course moderne n'en est pourvue.

Supposons maintenant que la mauvaise saison étant venue et le petit garage d'à côté demandant du travail, nous décidions d'améliorer encore le rendement de notre moteur en chargeant l'atelier voisin d'effectuer celles des transformations que l'on peut confier sans danger à de bons



Trois types de dispositifs pour empêcher les rentrées d'air par les tiges des valves d'admission.



Un piston Ricardo du type le plus léger. La moto Sunbeam, victorieuse au Mans, en était munie. En France, ces pistons sont difficiles à se procurer.

artisans consciencieux. Le moteur extrait du châssis et démonté complètement, on commence par vérifier le vilebrequin. Mis en pointe sur le tour, il doit tourner bien rond et ceci n'est pas inutile à dire, beaucoup de vilebrequins se trouvant faussés par des embrayages brusques.

Si de cette inspection il résulte que tout va bien et que les *soies* sont suffisamment fortes pour supporter les efforts supplémentaires qu'on va leur infliger, on peut passer outre.

Il faut alors vérifier minutieusement l'équilibrage du vilebrequin et celui du volant. On dispose pour cela deux règles en acier bien horizontalement (en vérifiant l'horizontalité avec un niveau d'eau).

Cela fait, on doit arriver à ce que le vilebrequin, d'abord, et l'ensemble volant-vilebrequin ensuite, ne roulent en aucun cas lorsqu'on les pose doucement sur les règles.

Pour aboutir à ce résultat on enlève du métal, du côté balourd ou, au contraire, on en ajoute du côté opposé.

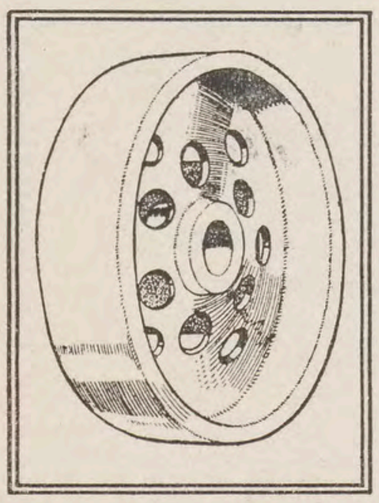
Toutes les fois où c'est possible, je préfère percer des trous dans la toile du volant (du côté trop léger) et y installer, pour faire contrepoids, des boulons bien bloqués et goupillés plutôt que de percer dans la jante des cavités suivant le procédé classique.

Ces cavités sont, en effet, susceptibles de l'affaiblir, ce qui est fâcheux, voire dangereux, aux grandes vitesses angulaires. Le percement des trous dans la toile du volant est, au contraire, sans inconvénients. Il est même largement pratiqué par certains pour alléger cette pièce et améliorer ainsi les reprises (on sait en effet qu'un volant lourd s'oppose par son inertie aux reprises très rapides).

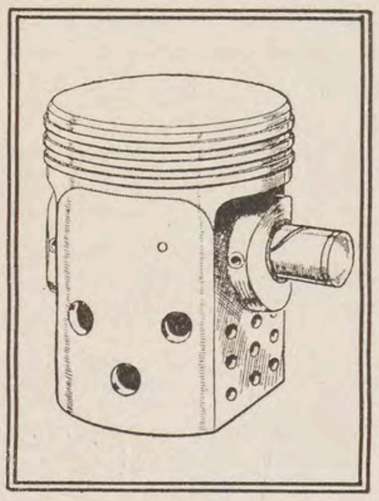
En ce qui nous concerne, nous préférons supprimer la dynamo d'éclairage qui produit un freinage permanent, et garder un volant un peu étoffé, au moins à la jante, grâce auquel le moteur sera plus facile à mettre en marche et montera mieux les côtes. Et puisque nous parlons de la dynamo, je me demande pourquoi elle ne serait pas commandée par le train toujours en prise de la boîte de vitesses au moyen d'un baladeur que l'on mettrait en prise à l'occasion et qui permettrait d'éviter de la faire tourner quand elle n'a aucun rôle à jouer.

Néanmoins, si le châssis a été étudié par le constructeur pour pouvoir recevoir une limousine et s'il porte un double phaéton sport il va de soi qu'on pourra alléger notablement la toile et la jante du volant jusqu'à gagner 35 % du poids de l'ensemble.

Bien entendu, si l'on s'attaque à la jante du volant il faut la diminuer sur le tour par l'intérieur et respecter les congés, en se rappelant que la meilleure section d'une jante de volant (au point de vue de la résistance à la force centrifuge) est celle qui se rapproche du champignon d'un rail de chemin de fer.



Comment on peut percer des trous dans la toile d'un volant. Cette modification n'agit que sur l'accélération, non sur la vitesse absolue.



Un piston aluminium Sunbeam (voiture). Noter les méplats destinés à éviter toute friction des faces qui ne travaillent pas. Dans ces pistons, les bossages sont pourvus de fourrures en acier et non en bronze. Les axes sont libres et on voit au bout le dé en bronze pour empêcher d'user les cylindres.

L'ensemble volant-vilebrequin mis au poids et équilibré, il s'agit d'alléger les pièces en mouvement.

Pour cela on peut équiper le moteur de pistons Ricardo en aluminium. Il ne faut pas oublier en ajustant ceux-ci dans les cylindres, que l'aluminium ayant un coefficient de dilatation élevé, il faut laisser du jeu et que ce jeu doit aller en décroissant de la tête du piston vers le bas.

Pour un alésage de 80, j'ai laissé 16/100e en haut et 10/100e en bas avec des Ricardo. Pour des pistons genre Sunbeam 16 et 13 centièmes. Deux segments me semblent suffisants et il est inutile qu'ils soient larges. Le frottement est ainsi réduit et l'étanchéité est aussi bonne, pourvu que les ajustages des segments dans leurs gorges et dans le cylindre soient irréprochables.

L'axe du pied de bielle ne doit, bien entendu, pas porter directement sur l'aluminium des bossages du piston. Il faut munir chacun de ceux-ci d'un coussinet en bronze enfoncé à force et tenu par des vis entre cuir et chair. Il est, en outre, avantageux de forer cet axe de manière à ne lui laisser qu'une épaisseur de 35/10es (pour 80 m/m d'alésage). On peut même l'alléger encore plus, mais il faut être bien sûr du métal et de son traitement.

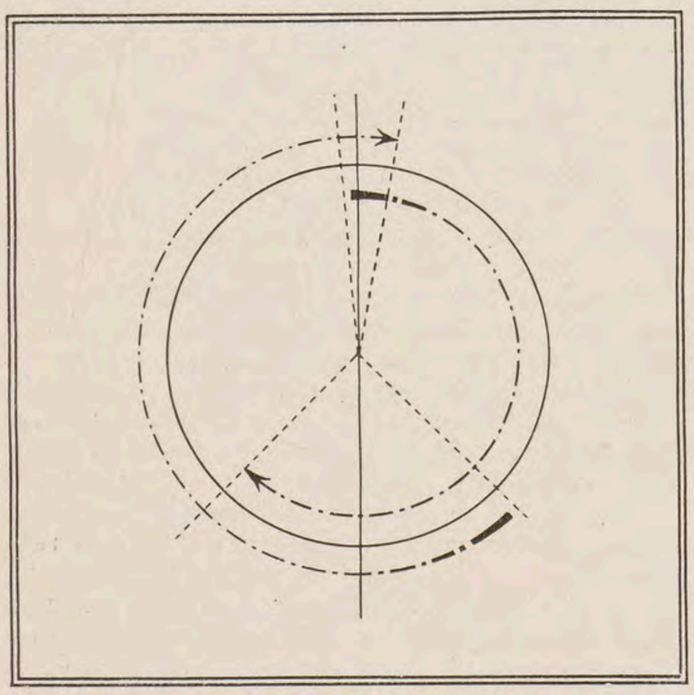


Diagramme des temps d'une voiture de course dont le moteur a tourné à 4.000 tours : 4° d'avance à l'ouverture de l'admission, 10° de retard à la fermeture de l'échappement (soit 14° pendant lesquels les deux clapets sont ouverts ensemble), 45° de retard à la fermeture de l'admission et 40° d'avance à l'ouverture de l'échappement.

Presque tous les constructeurs de moteurs poussés laissent maintenant l'axe flottant, c'est-à-dire libre de tourner dans le piston et dans le pied de bielle. Cette pratique est avantageuse car elle permet au piston de mieux « prendre sa place » dans le cylindre et répartit les frottements d'oscillation. Elle oblige seulement à garnir chaque extrémité de l'axe d'un petit dé en bronze pour éviter qu'il ne vienne rayer le cylindre.

Il va sans dire que les pistons et leurs axes doivent être pesés sur un balancé très sensible, isolément d'abord et ensuite montés sur les bielles et le tout (unités et ensembles) égalisé à 50 centigrammes près.

Pour les bielles qui doivent être pareillement égalisées individuellement, il est même avantageux de s'assurer que leur centre de gravité est identique de l'une à l'autre. Pour cela on les place en équilibre sur un couteau avec, au besoin, un léger poids, toujours le même, sur le pied de bielle et dans chacune d'elles la position d'équilibre doit se trouver à la même distance du pied de bielle.

Quand on veut gagner du poids sur une bielle, c'est sur l'âme et jamais sur les ailes qu'il faut agir (je vise le cas normal de bielles à section en H).

Souvent on a allégé les bielles en perçant des trous dans l'âme. Ce procédé m'a toujours inquiété, car la composition du métal n'est pas connue et les calculs de résistance sont, dès lors, impossibles à établir avec précision.

J'ai préféré me procurer des ébauches de bielles où le logement du coussinet n'a pas encore été pratiqué, et, en respectant les cotes du constructeur pour les épaisseurs de la tête et du chapeau, supprimer purement et simplement le coussinet. Une couche de métal antifriction de 1 m/m est alors coulée sur le métal même de la bielle convenablement pourvu, au préalable, de quadrillages légers pour le retenir, puis ajustée, cette solution est d'ailleurs généralement appliquée aux moteurs de course anglais et américains et elle est recommandable, car si le métal blanc vient à fondre il ne se produit pas un jeu tel qu'il empêche de rentrer au ralenti.

Par ce moyen, le poids de la tête de bielle est réduit de 35 à 40 % sans réduction de sa solidité. Cela n'agit guère sur le rendement du moteur, car la tête de bielle n'est pas en soi une pièce en mouvement alternatif, mais cela économise au coude du vilebrequin une partie de la fatigue engendrée par la force centrifuge.

Les organes internes du moteur ainsi allégés dans une proportion qui peut aller de 30 à 40 %, celui-ci est devenu *susceptible* d'une vitesse de rotation très supérieure à celle dont il était doué auparavant. Mais cela ne suffit pas pour la lui procurer. Il faut pour cela agir sur son alimentation, c'est-à-dire sur les soupapes et la distribution.

En ce qui concerne les soupapes, une chose est, *a priori*, certaine, c'est que si le moteur tend à tourner plus vite, les ressorts de soupapes anciens vont être au-dessous de leur tâche.

En effet, l'une des choses les plus importantes pour le fonctionnement d'un moteur est que les ressorts forcent les soupapes à suivre exactement le contour des cames, alors que l'inertie du clapet lancé vers le haut par la rotation de la came tend à le faire décoller ; si donc le moteur tourne plus vite il faudra ou employer des ressorts plus forts pour résister à une inertie accrue, ou alléger les soupapes. Et si la vitesse angulaire a été notablement accrue il faudra avoir recours aux deux procédés concurremment.

Pour plusieurs raisons, il faut renforcer les ressorts le moins possible. Leur pression s'oppose, en effet, très énergiquement à la rotation de l'arbre à cames et la force employée à les soulever est autant de perdu pour le travail net du moteur. Les constructeurs limitent donc l'énergie de leurs ressorts à ce qui est strictement nécessaire pour maîtriser les clapets à la vitesse maxima de leur moteur. Mais dès lors qu'on aura augmenté la vitesse, l'inertie (qui est une force vive) de la soupape croîtra en fonction du carré de la vitesse de rotation de la came, donc de la moitié de celle du moteur et les ressorts seront insuffisants.

Mais avant de les changer par d'autres plus forts, ce qui équivaut à appliquer un frein sur l'arbre à cames, il vaut mieux commencer par alléger les soupapes et les poussoirs.

Pour cela on peut les évider comme représenté au dessin. Diminuant leur masse, on réduit d'autant la force vive à maîtriser et, partant, l'énergie du ressort nécessaire pour effectuer le rappel.

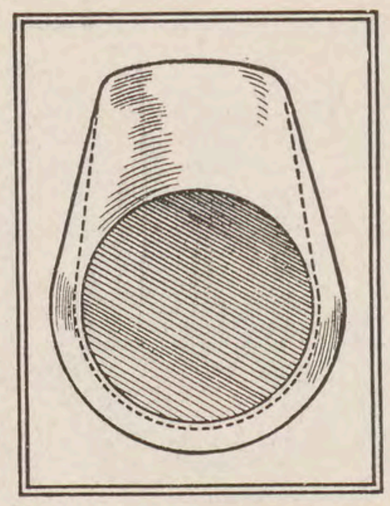
Il sera d'ailleurs avantageux de substituer au ressort unique deux ressorts concentriques (de préférence enroulés à pas contraire). Le premier de ces ressorts pourra être l'ancien ressort normal qui sera chargé de retenir la soupape sur son siège. Le second sera coupé de longueur pour n'exercer aucune pression quand la soupape est fermée, mais pour la rappeler énergiquement quand elle sera ouverte. Son rôle sera de fournir l'appoint de pression nécessaire pour éviter le décollement au sommet de la came.

Cette solution a le mérite d'éviter une pression trop élevée sur les soupapes au moment de leur fermeture et le danger de décapitation de celles-ci qui en est la conséquence.

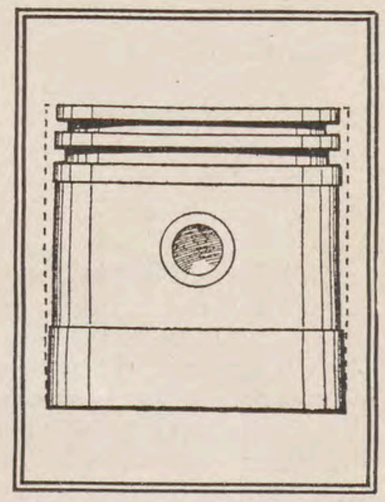
Il va de soi que si la levée des soupapes est insuffisante elle devra être augmentée. Il est d'ailleurs presque toujours possible de le faire sans retoucher aux contours des cames, car il suffit, pour cela, de meuler les cames de la façon qui est représentée au dessin.

A titre d'indication, on peut considérer que pour des clapets égaux en diamètre à la moitié de l'alésage, une levée du quart de leur diamètre doit donner de bons résultats.

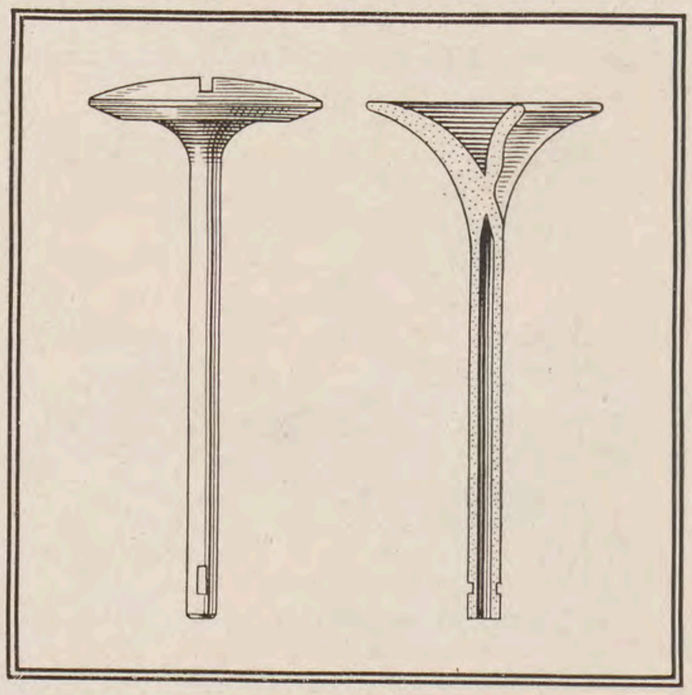
Nous n'avons pas, jusqu'ici, parlé de retou-



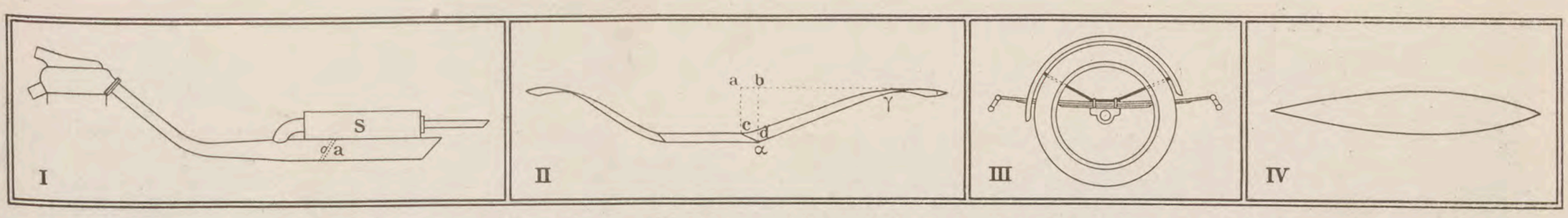
Comment retoucher les cames d'une voiture de tourisme pour augmenter la levée des soupapes sans modifier les angles d'ouverture.



Comment doit être donné le jeu à un piston en aluminium. Quand le piston est chaud, il a la forme figurée en pointillé.



Soupapes de tourisme (à gauche) et de course (à droite).



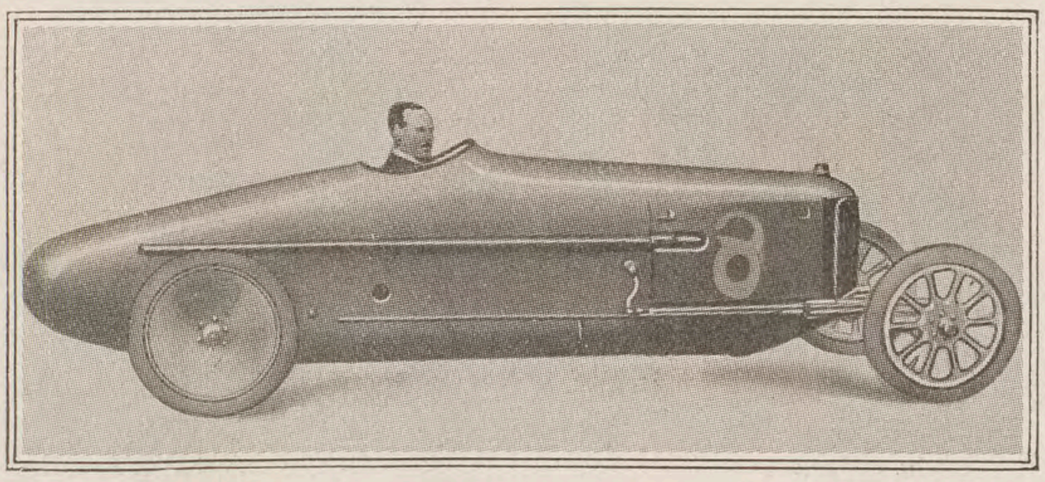
1. Dispositif schématique d'échappement libre direct et silencieux combinés. En A, le papillon fermé permettant d'envoyer les gaz dans le silencieux S ou, lorsqu'il est ouvert, de les évacuer directement. — 2. Schéma de la résistance à l'avancement d'un jeu d'ailes avant et arrière adopté sur certaines voitures de course. — 3. Dispositif d'ailes arrière montées sur les ressorts et où le remous de l'aile peut, grâce à cet artifice, se confondre avec celui de la roue. Bien entendu, ces ailes doivent être en duralumin et les supports en acier extra. — 4. Projectile aérien d'Andreau : on voit combien nos voitures actuelles sont encore loin des formes théoriques *optimæ*.

cher les temps de la distribution et nous ne conseillons guère de le faire. Le calcul des formes des cames est délicat et, qui plus est, il est en général hors de la portée d'un atelier ordinaire de les réaliser convenablement, mais surtout un réglage comme celui représenté à notre dessin a le gros inconvénient de laisser les deux clapets ouverts ensemble au début de l'admission.

Or, ce réglage qui repose sur l'hypothèse de courants gazeux établis n'est exact que pour les grandes vitesses où ces courants sont établis énergiquement, tandis qu'au ralenti il expose à mettre le feu au carburateur.

Mon pauvre ami Georges Boillot en avait fait l'expérience répétée sur une 2 litres 1/2, par ailleurs merveilleuse, et, au Grand Prix du Mans, cette année, certains concurrents en étaient réduits à ne pas laisser leur moteur descendre au-dessous de 1.800 tours, tandis que d'autres devaient avoir leur extincteur toujours en batterie.

C'est d'ailleurs un des motifs pour lesquels la plupart des voitures de course ont dans le capot un trou ménagé juste en face du carburateur pour permettre une injection immédiate de liquide ignifuge en cas de retour de flamme.



Ce qu'on peut attendre d'une amélioration des formes d'une voiture. Cette voiturette de 1.500 cmc. qui appartenait à Hawker, a fait, à Brooklands, 170 kilomètres à l'heure. Or, avant d'être profilée, elle ne faisait que 144 kilomètres. La différence de 26 kilomètres correspond à une amélioration de plus de 20 0/0, car la résistance de l'air croît comme le carré des vitesses, et même plus.

Je ne saurais donc conseiller le réglage de course absolu, mais ce qu'on peut faire, c'est de donner une dent de retard. Cela donne du retard à la fermeture de l'échappement, ce qui est bon, et à l'ouverture de l'admission ce qui est sans inconvénient. Le retard à la fermeture de l'admission est également un bien; il n'y a que la réduction de l'avance à l'ouverture de l'échappement qui soit défavorable, mais sans gravité, si le constructeur ne l'a pas calculé trop juste à l'origine. Cet expédient donne souvent de bons résultats et on peut, si cela ne va pas, en revenir au réglage du constructeur, et dans ce cas, on est tout heureux et tout aise de ne pas avoir « bousillé » son arbre à cames par des modifications intempestives.

Il ne reste plus qu'à installer l'échappement libre. Mais foin de ces échappements percés dans la paroi du tube entre le silencieux et le moteur et qui cassent les oreilles des voyageurs sans soulager le moteur.

Ce qu'il faut, c'est installer un tube direct avec, au contraire, un raccord vers le silencieux et un papillon semblable à un étrangleur de carburateur permettant éventuellement d'envoyer les gaz dans le pot.

Seulement, comme ce papillon retient le passage des gaz, il est avantageux de le placer dans un tube un peu plus gros raccordé au tube d'échappement du moteur par une tuyère dont les parois feront un angle de 7° avec la génératrice première du tube ; de la sorte les gaz accéléreront et les cylindres se videront mieux. Le seul inconvénient de ce système est d'augmenter le bruit (Darmont nous l'a bien fait voir à Gaillon !), mais si le tube se prolonge assez loin vers l'arrière, les passagers de la voiture ne s'en apercevront pas.

On peut, enfin, utiliser un phénomène de Giffard pour améliorer l'échappement des cylindres les uns par les autres et la voiture Alvis de Brooklands offre un exemple de ce qui peut-être fait à cet égard.

Il est cependant douteux, à mes yeux, que les 1 ou 2 % ainsi obtenus par ces moyens ne soient pas reperdus par les inconvénients de poids et surtout de résistance à l'air qui en résultent.

Et cette question de résistance à l'air nous fournit une transition toute naturelle de l'étude du moteur à celle du surplus de la voiture.

Je ne parlerai guère volontiers, en effet, de l'augmentation de la compression.

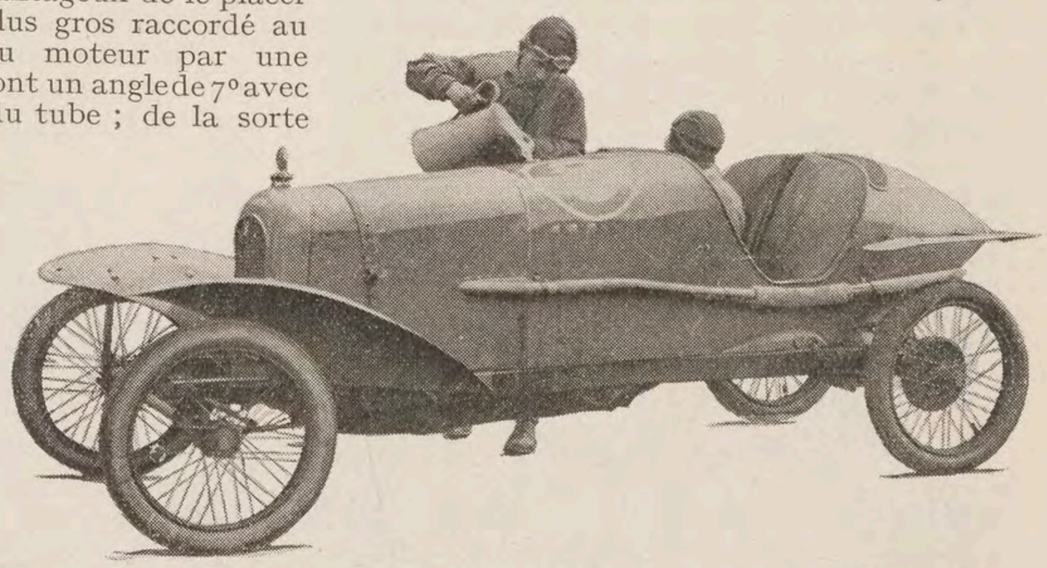
D'abord parce que si les modifications précédentes ont porté leurs fruits, le meilleur remplissage des cylindres entraînera une importante élévation du taux de la compression.

Ensuite parce qu'il est très difficile de savoir au juste ce qui résultera d'une augmentation de la compression volumique. Avec les essences actuelles, le cognement apparaît vite et l'addition de benzol (d'ailleurs devenu presque introuvable et hors de prix) ne suffit pas toujours à y remédier. La compression élevée fait toujours chauffer beaucoup (les moteurs d'aviation à ailettes n'admettaient pas plus de 4 kilos) et on risque de reperdre au bout de quelques kilomètres le bénéfice réalisé au début.

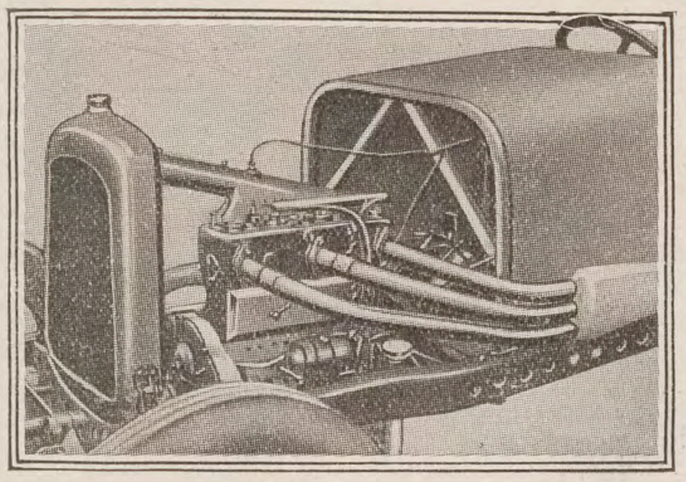
Il en est de la haute compression comme des pistons en acier : c'est certainement supérieur pour un record de courte distance, mais c'est plus que discutable pour une course prolongée.

(A suivre.) N. Galliot.

Cette Voisin a gagné 20 kilomètres à l'heure sur sa performance de 1920 à Gaillon. Son meilleur profilage, notamment la pointe arrière, a dû jouer un rôle important dans ce résultat.



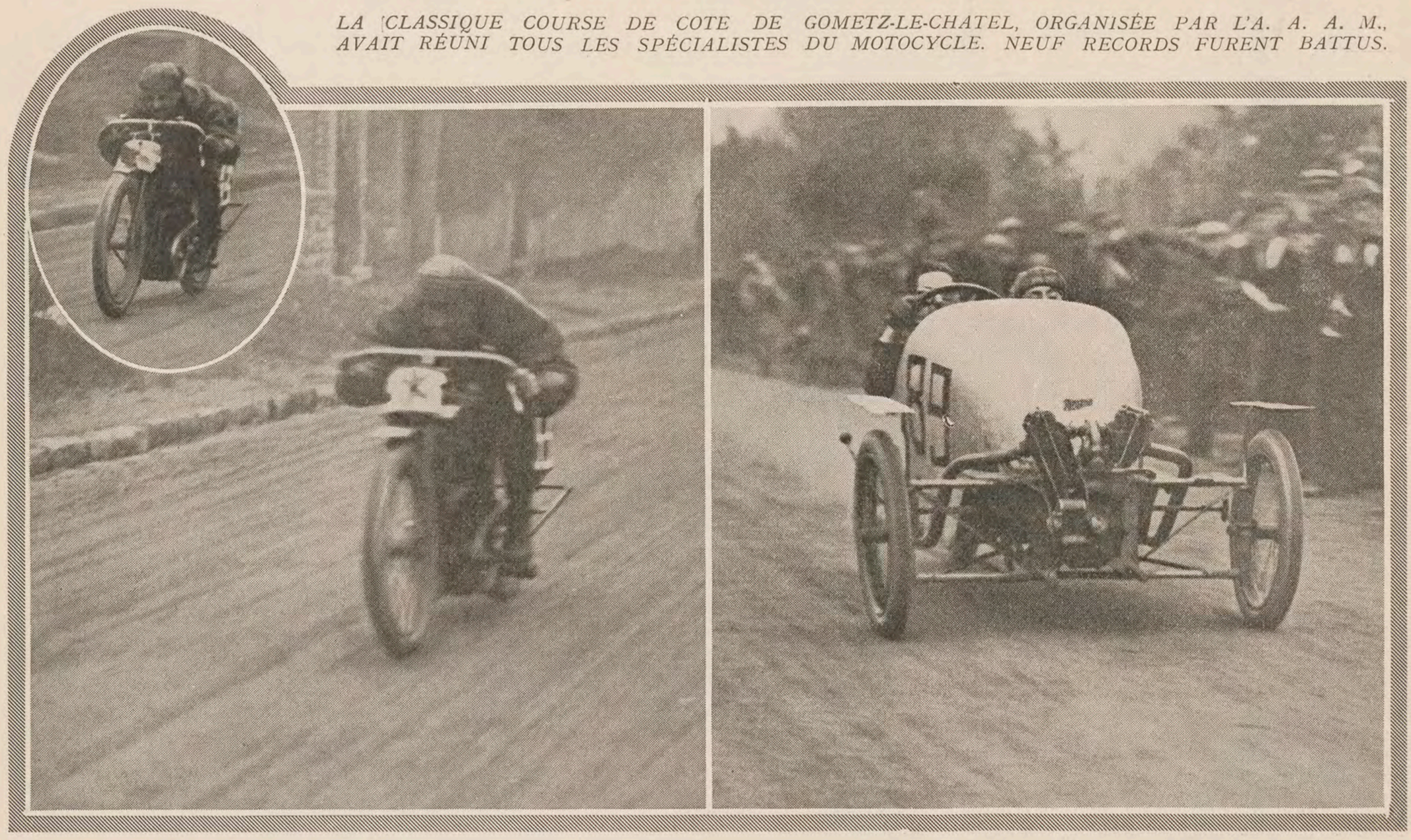
Bonne forme d'ailes avant. Les ailes arrière sont un peu rudimentaires, mais n'opposent aucune résistance à l'avancement. C'est la voiture de Lombard, au Mans.



Le dispositif d'échappement de la voiture Alvis 1 litre 1/2. Les deux cylindres du milieu échappent dans le même tube. Vu l'ordre des explosions, cela est sans inconvénient et le collecteur est calculé pour que les tubes fassent Giffard les uns aux autres.

LA COURSE DE COTE DE GOMETZ-LE-CHATEL

LA CLASSIQUE COURSE DE COTE DE GOMETZ-LE-CHATEL, ORGANISÉE PAR L'A. A. A. M., AVAIT RÉUNI TOUS LES SPÉCIALISTES DU MOTOCYCLE. NEUF RECORDS FURENT BATTUS.

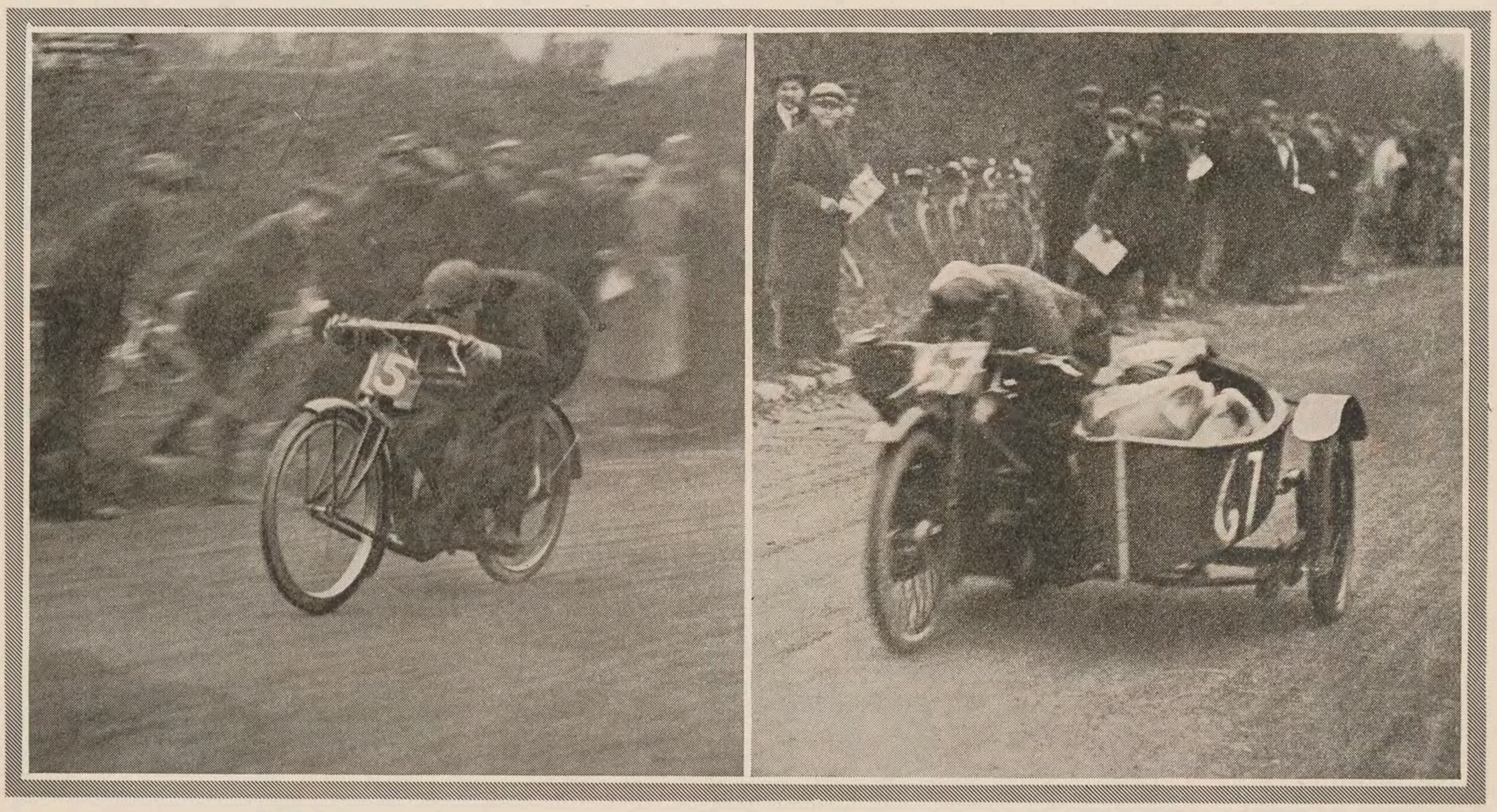


PEAN ET GILLARD, SUR PEUGEOT

Péan et Gillard, sur Peugeot, furent les grands vainqueurs de la journée. Peugeot, qui avait engagé 3 motocyclettes, remportait 3 victoires et battait 3 records. Gillard réussissait le meilleur temps de la journée, catégorie 1000 cmc., et grimpait la côte en 29 s. 2/5, soit à une vitesse de 112 kil.. 448. *En médaillon,* Péan, vainqueur des catégories 500 cmc et 750 cm, à 120 kilm, et à 121 kilm. 622 de moyenne.

DARMONT, SUR MORGAN, 1er DES CYCLECARS

Darmont, sur Morgan, triomphait dans les catégories monoplace et biplaces. Dans la première, Darmont couvrait la distance en 34 s. 3/5, soit à une moyenne de 104 kil. 046. En biplaces, la Morgan battait le record existant, en réalisant une moyenne de 101 kil. 695. Ces deux succès confirment remarquablement les succès antérieurs de cette marque qui, en 15 années de fabrication a mis 35.000 véhicules en circulation.



JOLY, SUR ARMOR

M. Joly, sur motocyclette Armor, remportait la catégorie des 250 cmc. Il couvrait la distance en 42 secondes, soit à 85 kilm. 714 de moyenne.

BARTLETT, SUR A. B. C.

Bartlett, sur motocyclette A. B. C., a triomphé dans la catégorie des sidecars 600 cmc. La victoire était remportée à 86 kil. de moyenne.

Aviation

QUE CONCLURE DU SALON D'AVIATION ?

Par Jacques MORTANE

UN INCIDENT REGRETTABLE DONT ON AURAIT PU SE PASSER — QUELQUES TYPES REMARQUABLES — UN GROS EFFORT POUR L'AVIATION COMMERCIALE. — ENFIN, UNE EXPOSITION MILITAIRE INTÉRESSANTE — DIOGÈNE CHERCHAIT UN HOMME... NOUS CHERCHONS UN MOTEUR

Le Salon de l'Aviation a attiré beaucoup plus de monde que les précédents. C'est bon signe. Même M. Fokker y vint et sa présence provoqua un incident. Ayant été le premier à protester contre son exhibition malencontreuse, on me permettra de revenir sur cette question. Évidemment, M. Fokker est un Hollandais d'origine, mais il nous a prouvé qu'il est avant tout Allemand, sinon de cœur, tout au moins de porte-monnaie. Pendant la guerre, il copia, puis créa des types qui nous privèrent de nombre de nos héros. Aujourd'hui, il a cru bon d'oublier le passé et de préparer l'avenir. Les Anglais, qui sont nos amis, dit-on, ont trouvé que nous exagérions en critiquant la conduite de Fokker. J'avoue ne pas comprendre leur attitude. Dans quel but font-ils preuve d'une largeur d'idées qu'ils n'observent pas lorsqu'il s'agit de leurs affaires personnelles ? Ont-il déjà perdu le souvenir des ravages accomplis par Gothas et Zeppelins sur leur territoire ? Ont-ils oublié la mort de leurs vaillants soldats ? Le souci du « business » a-t-il obtenu de leur part le pardon des offenses qui n'appartient qu'à Dieu ? Et peuvent-ils, eux qui sont gentlemen, admettre l'attitude d'un « plus que Boche », artisan de la lutte ouverte contre nous, qui, la paix signée, a le courage de se présenter chez nous ? Cette mentalité de goujat mis à la porte qui rentre par la fenêtre ne peut que déplaire même à ceux qui ne se soucient pas du point de vue patriotique. Pourquoi, dans ces conditions, nous faire un grief ? Enfin, les Britanniques savent-ils que c'est eux qui, avant la guerre, refusèrent les services de Fokker et l'envoyèrent ainsi les offrir à l'ennemi ? A part quelques esprits bizarres, tous reprochèrent au Bocho-Hollandais sa manifestation. Si encore il nous avait présenté des types remarquables, destinés à révolutionner la science du plus lourd que l'air, mais son exposition était simplement normale et affichait une étiquette mensongère : de l'aveu même des employés du stand, l'avion présenté n'avait jamais accompli les performances indiquées. Vraiment, Fokker a bien adopté la mentalité allemande ! Après l'affaire Dornier, l'incident Fokker : il en est qui sont mûrs pour l'*Embrassons-nous, Folleville.*

LA TENDANCE DU SALON

Le Salon de 1921 avait d'autres mérites que celui du scandale signalé. Celui-ci rappelle un peu les crises de nerfs devant un tableau qu'une femme lacère ou la perte d'un collier de perles dans une exposition de peinture. Fort heureusement, nous n'en sommes pas là ! Signalons tout d'abord les deux attractions du Grand Palais : l'une était l'hélicoptère Pescara qui ne s'était jamais vu si haut et qui, à chaque instant, paraissait en proie au vertige — dame, 1 m. 50 ! Mais on regrettait que l'hélicoptère du Français Étienne Oehmichen ne fût pas là. Il a pourtant acquis des droits à être montré. L'autre attraction était l'aviette de Gabriel Poulain, hélas ! mal placée, mais qui attirait cependant les regards de la foule, satisfaite de voir de près la machine ayant effectué la plus belle performance de 1921, une performance historique.

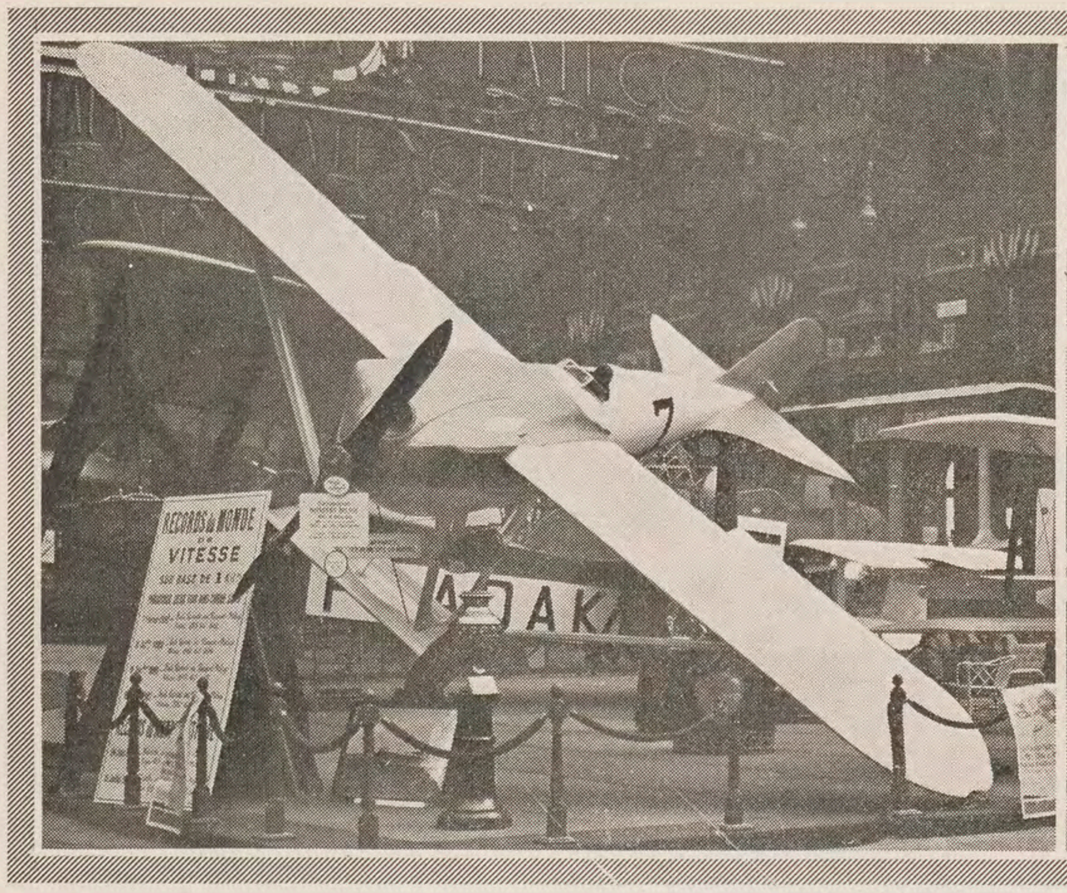
Les autres stands semblaient trop petits pour abriter certains modèles remarquables, parmi lesquels nous citerons le Blériot, quatre moteurs, véritable paquebot aérien, destiné à la ligne Paris-Varsovie, où dix-sept personnes pourront prendre place dans une cabine spacieuse et luxueuse. Cet appareil réalise les rêves que nous n'osions même pas caresser en ces dernières années. L'immense Farman, auprès duquel le Goliath semble un jouet, donnait aussi une impression de sécurité et de « chemin d'air » qui fit l'admiration des nombreux visiteurs. J'en dirai autant

M. LAURENT EYNAC INAUGURE

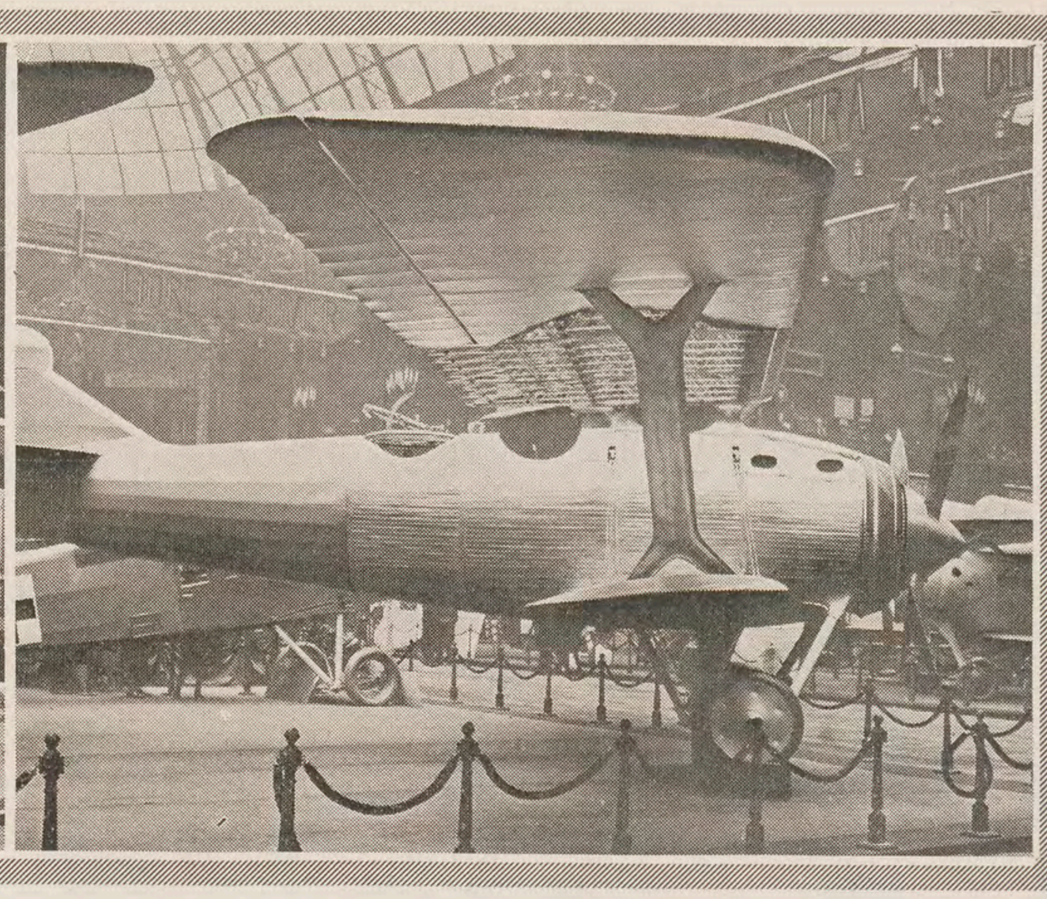
M. Laurent Eynac, sous-secrétaire d'État de l'Aéronautique, *à droite*, inaugure le Salon. A ses côtés, MM. H. Farman et Esnault-Pelterie.

LA VISITE DE M. MILLERAND

Le Président de la République vint visiter le Salon de l'Aéronautique. Nous le représentons au stand Potez avec MM. Eynac et L. Bréguet.



LE NIEUPORT DE LA VITESSE
Celui sur lequel G. Kirsch gagna la Coupe Deutsch de la Meurthe et dont le même type permit à Sadi Lecointe de faire du 330 à l'heure.



LE SESQUIPLAN BRÈGUET
Le Bréguet 19 A 2, avion de grande reconnaissance, muni du groupe bimoteur Bréguet 450 HP, était auprès du colossal Léviathan-Bréguet.

du Léviathan-Bréguet, engin gigantesque, dont les essais étonneront même les plus optimistes. Fidèle à ses succès, M. René Caudron exposait le C. 61 dont la surface portante atteignait 104 mètres carrés. Il peut emporter, grâce à ses trois moteurs, huit personnes, à 160 kilomètres à l'heure, pendant quatre heures.

Tous ces appareils montrent le souci des constructeurs de faire progresser notre aviation commerciale. Remercions-les et surtout sachons les encourager en empruntant de plus en plus les services aériens qui permettent de se rendre d'un point à un autre par la ligne droite, qui, comme chacun sait, est le plus court chemin, dans le minimum de temps avec le maximum de confort. La Compagnie des Messageries aériennes, la Compagnie des Grands Express aériens, la Société générale de Transports aériens, la Compagnie France-Roumanie, la Compagnie aérienne française et, la plus longue de toutes, la Compagnie Latécoère nous prouveront cette année que ce n'est pas en vain que les constructeurs travaillent. Elles comptent même, grâce aux appareils de plus en plus sûrs et pratiques, organiser des services de nuit. Nous le demandions depuis l'armistice : la locomotion nocturne compense l'inconvénient des ténèbres par de multiples avantages. Lorsque les routes aériennes seront jalonnées par des phares puissants, il sera presque plus facile de circuler dans les airs la nuit que le jour. Les services pourront être plus nombreux et les courriers gagneront un temps beaucoup plus considérable sur le service des postes.

LA CONSTRUCTION MÉTALLIQUE

On parle toujours de l'avance prise par l'Allemagne au sujet de la construction métallique. Cependant les Américains qui avaient acheté des Junkers n'eurent que des mécomptes et le feu détruisit en vol chacun des appareils utilisés. Chez nous, le jeune constructeur Wibault a fait des prodiges au point de vue de l'emploi du métal. Ses essais sont concluants. Il est simplement regrettable que la question des moteurs l'oblige à ne pas aller plus vite.

Quant à la légende, d'après laquelle les Allemands travaillent la question depuis plus longtemps que nous, détruisons-la en rappelant que la Maison Bréguet se spécialise dans la fabrication métallique depuis 1906. En 1909, les avions Bréguet comportaient des nervures d'ailes en tôle d'aluminium emboutie, le bord d'attaque des ailes étant toujours en aluminium. L'industrie française, on le voit, a précédé l'Allemagne. Maintenant, les Usines Bréguet peuvent remplacer l'entoilage des ailes de tous leurs appareils par un revêtement en tôle de duralumin de 15 centimètres. On conçoit aisément les multiples avantages que l'on peut retirer de la fabrication entièrement métallique des ailes d'avion. Cette modification n'augmente pas d'une façon appréciable le poids de l'appareil qui conserve toutes ses caractéristiques et réalise les mêmes performances.

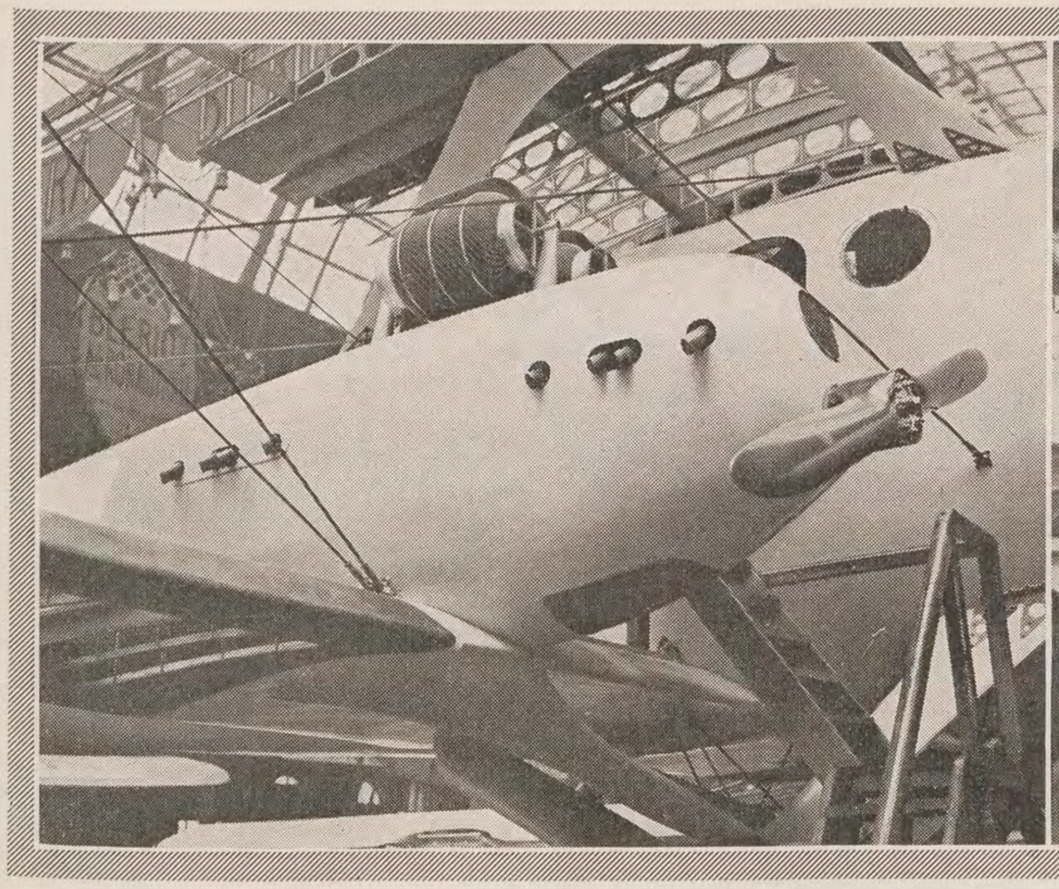
APPAREILS DE TOURISME ET DE SPORT Sans qu'aucun progrès considérable ait été enregistré dans ces deux classes d'avions, nous avons admiré les types courants, dont nous avons maintes fois enregistré les prouesses, qu'il s'agisse du sesquiplan Nieuport, le bolide admirable de Kirsch, recordman des 300 kilomètres et de Sadi Lecointe, l'homme des 330 à l'heure; du Caudron avec lequel Poirée fit plus de 7.300 kilomètres et quarante atterrissages, sans incident; du Morane-Saulnier, l'avion des virtuoses, avec lequel Fronval battit le record du monde des loopings et prouva qu'il était supérieur à l'oiseau; du Spad biplace côte à côte, avec lequel l'as des as, Fonck, emmène à travers la France M. Laurent Eynac, notre ministre de l'Air; du Farman type sport acclamé sous tous les méridiens, ou du Bréguet sesquiplan... qui ajoute à ses avantages celui d'être un avion de corps d'armée et de grande reconnaissance remarquable.

Car, ne l'oublions pas, tous ces appareils ont dans le cœur, si j'ose dire, un avion militaire qui sommeille !

Signalons enfin la tendance italienne à établir des « avionnettes » que nous demandons depuis si longtemps avec la certitude que là est la solution du problème de l'aviation de tourisme à la portée de tous.

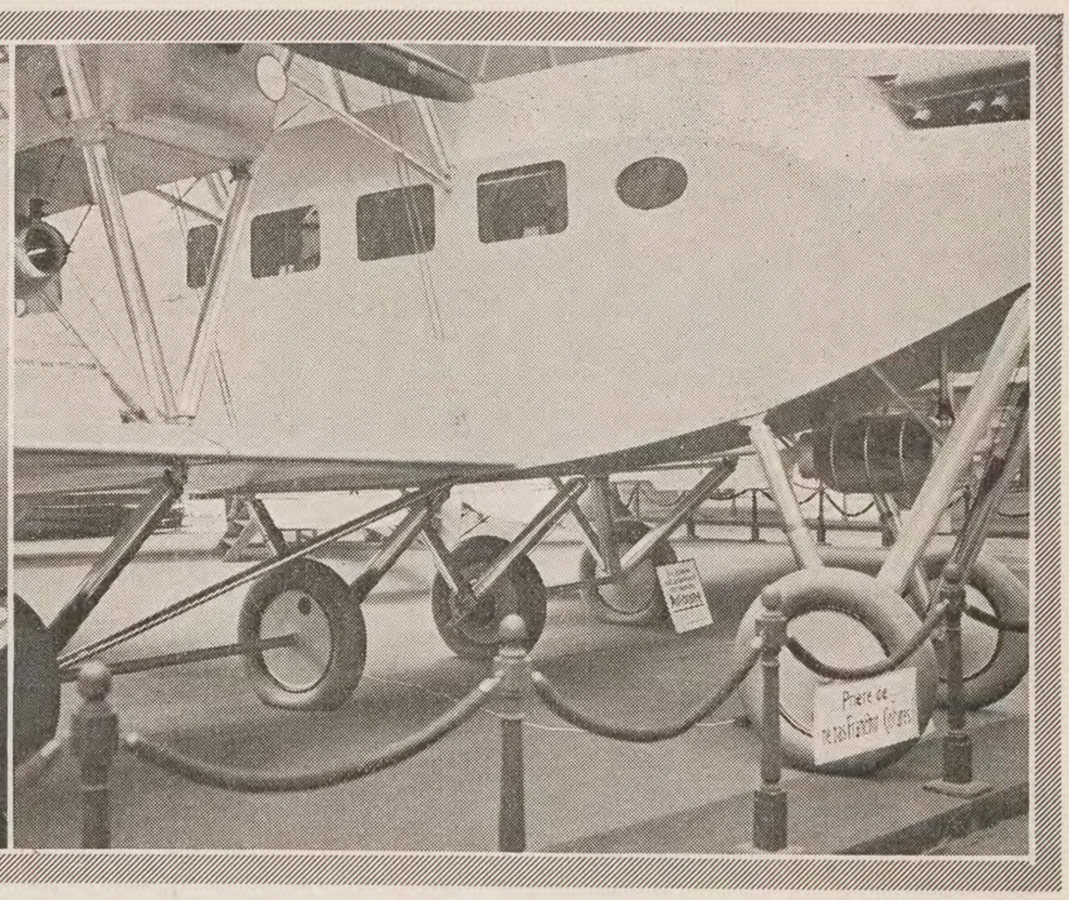
ET LES HYDRAVIONS ? Du côté des hydravions, peu d'efforts à part celui fourni par M. Marcel Besson, qui ne s'est pas contenté de réaliser un appareil transatlantique de 4 moteurs 370 chevaux pouvant emmener vingt passagers. Il a établi en outre un hydravion postal, biplace, faisant du 165 à l'heure et emportant 100 kilogrammes de lettres. Il ne s'agit plus d'appareils maritimes à titre temporaire, mais de véritables bateaux volants, prouvant que nous sommes sur

L'INDÉSIRABLE FOKKER DANS SON STAND
Le Hollandais Fokker, avait eu l'audace incompréhensible d'exposer au Salon du pays contre lequel il avait fait la guerre. En face de son stand, un canon antiaérien lui rappelait un passé, peu lointain.



LE QUADRIMOTEUR BLÉRIOT

Cet appareil remarquable, qui va être employé sur la ligne Paris-Varsovie, fut l'une des plus grandes attractions du Salon. La foule s'y pressait pour le visiter. Il sera piloté par J.-H. Casale.



LE POTEZ 12 PLACES, TRIMOTEUR

L'appareil Potez à 12 places, trimoteur, va être employé également la saison prochaine sur la ligne des transports aériens Paris-Varsovie-Constantinople, jalonnée par Deullin et Lionel de Marmier.

la voie de la vraie formule, celle qu'a toujours recherché d'ailleurs M. Marcel Besson.

Notons le gros succès obtenu par les hydroglisseurs de Lambert. Ces automobiles de rivière, dont les exploits aux colonies ont gagné la cause en quelques mois de travail, ont fait l'admiration des visiteurs par leur luxe et leur confort, mais elles ont également profondément intéressé les connaisseurs. Ceux-ci ont compris quels avantages inespérés pouvaient procurer les hydroglisseurs dans les régions lointaines jusqu'ici inexplorées ou d'un abord extrêmement difficile, sinon impossible, par tout autre moyen de locomotion.

L'EXPOSITION DE L'ÉTAT Grâces soient rendues au capitaine Hirschauer et à l'ingénieur Pitois, organisateurs de l'exposition de l'État. Jusqu'ici nous n'avions eu qu'à regretter l'emplacement réservé à ce service, qui nous privait de stands intéressants. Cette année, il n'en fut pas ainsi. Les types en usage dans les aviations de chasse, de bombardement, de reconnaissance, des avions sanitaires, des canons contre avions, des projecteurs étaient présentés, permettant au public de s'initier aux mystères de notre cinquième arme. Habitués à ne plus voler, les appareils n'étaient pas mal à l'aise dans cette immense cage !

D'autre part, l'exposition du Sous-Secrétariat permettait de faire comprendre l'évolution suivie depuis la conception de l'avion jusqu'à son utilisation commerciale. Le visiteur pénétrait dans le laboratoire, assistait aux essais statiques, puis un diorama de Villacoublay lui permettait de se rendre compte des essais en vol. C'était ensuite la fabrication en série, le diorama d'une grande usine. L'avion terminé était livré au service d'exploitation : on voyait tour à tour le port aérien du Bourget, vu de jour, puis de nuit et le port aérien de Marignan sur l'étang de Berre, tel qu'il va fonctionner. Enfin, deux grandes cartes, sur lesquelles étaient figurées les routes aériennes, étaient munies de dispositifs permettant, grâce aux indications reçues par T. S. F., de déplacer de petits avions sur les lignes en même temps que ceux-ci avançaient dans l'atmosphère.

Il y avait là un effort qui fut très apprécié.

MAIS... LES MOTEURS La question des moteurs reste la plus brûlante. C'est celle où nous avons besoin de faire des progrès, si nous désirons ne plus être tributaires de l'Étranger et si nous voulons que notre aviation s'assure l'empire des airs.

Je sais bien que la marque Peugeot a établi un 600 chevaux remarquable. Elle l'étudie depuis 1917 et il a été l'objet d'une mise au point minutieuse. Ce moteur ne comporte que des dispositifs connus et éprouvés. Malgré sa légèreté (moins de 1 kgr. 100 au cheval), il a une durée de fonctionnement bien supérieure à tous les modèles de puissance analogue construits jusqu'à ce jour. Le premier moteur de ce type, mis au banc, a, du premier coup, satisfait aux essais de réception imposés par l'autorité militaire. Au démontage et à la vérification, l'usure des pièces a été constatée remarquablement faible. Ainsi ce moteur, sûr, durable, léger, facile à démonter et dont tous les organes sont très accessibles, satisfait aussi bien aux besoins de l'aviation commerciale que de l'aviation de guerre. D'autres que ce 600 chevaux 12 cylindres en V ont été établis par Peugeot : ce sont un 550 chevaux 16 cylindres, un 500 chevaux 16 cylindres, un 450 chevaux surcomprimé. Le second est actuellement au banc, le premier et le troisième y seront au cours de 1922. Nous pouvons espérer beaucoup de ces engins.

D'ailleurs, Peugeot qui remporta aux Salons de Paris, de Londres et de Bruxelles un éclatant succès avec ses automobiles, notamment les châssis allongés 10 et 15 chevaux, le châssis sport 15 chevaux et la célèbre quadrilette, sans oublier les fameuses bicyclettes, la cycle-moto à roue avant tractrice et la moto de tourisme deux temps, 2 ch. 3/4, Peugeot, dis-je, a été attiré par l'aviation et doit nous doter du moteur idéal que nous cherchons en vain.

La célèbre marque suit l'exemple de grandes firmes d'automobiles anglaises et italiennes qui ont réalisé des moteurs remarquables. A l'heure actuelle, nous sommes obligés de recourir à ces engins pour les avions aux essais et pour ceux qui doivent tenter des records. Depuis 1918, nul progrès n'a été enregistré. Nos fabricants écoulent les séries et ne se préoccupent nullement du progrès. Nous sommes heureux de montrer qu'une grande Maison française s'intéresse au problème.

Sans bon moteur, l'aviation ne pourra que végéter. Souhaitons que le prix d'un million nous procure ce que nous cherchons, mais espérons surtout qu'il récompensera les efforts français, car, que nos constructeurs ne l'oublient pas : ce concours est international.

LES ARTISANS DU SUCCÈS Je ne saurais terminer ces notes sans enregistrer le succès remporté par la bougie Oléo. Cet organe a une importance primordiale dans une performance. S'il n'est pas excellent, il amènera l'arrêt du meilleur moteur. C'est pourquoi, il me semble juste et équitable de mettre à l'honneur cette bougie toujours à la peine et jamais à la panne. Elle suit incessamment le progrès et réalise, au fur et à mesure des exigences sans cesse plus grandes du rendement des moteurs, le maximum de perfection qui lui a permis de triompher dans la traversée de la Manche de Blériot, celle de la Méditerranée de Garros, le Circuit des Capitales de Brindejonc des Moulinais, la Coupe Gordon-Bennett de Sadi Lecointe, le Grand Prix d'Italie du même Sadi Lecointe, la Coupe Deutsch de la Meurthe de Kirsch, pour ne marquer que les grandes étapes de l'aviation, et sans oublier, en automobile, le Grand Prix de l'A. C. F. de 1913, le Grand Prix d'Indianapolis et la Targa Florio de 1919. A ces succès de la bougie Oléo, il convient d'ailleurs d'associer ceux de l'huile Negroil auxquels ils sont intimement liés.

Jacques MORTANE.

OU L'ACROBATIE AÉRIENNE

L'aviateur Weseley May, pilote, à Long Beach (Californie), ayant eu une panne de moteur au-dessus de forêts où il était impossible d'atterrir, alors qu'il ne se trouvait qu'à 600 mètres d'altitude, n'eut pas une seconde d'hésitation. Il quitta son poste de pilotage. sortit du fuselage, se faufila le long de l'aile supérieure, passa sur le capot du moteur et actionna l'hélice jusqu'à ce qu'elle consentit à repartir, tandis que l'avion piquait de façon inquiétante, donnant l'apparence de vouloir

DEVIENT LÉGITIME

aller s'écraser au sol. C'est la première fois, prétendent les Américains, qu'un fait semblable a été enregistré. Ajoutons que si Weseley May n'avait pas été taillé en athlète, il lui aurait été impossible de réaliser ce tour ce force. Hélas ! ayant pris goût à cet exercice, qu'il prétend avoir été accompli aisément, le pilote le réédite dans les meetings et se fait même photographier d'un autre avion, ainsi que le prouvent nos documents. Nous lui souhaitons de durer longtemps !

LA MORT D'ALFRED LEBLANC

Par Jacques MORTANE

TECHNICIEN REMARQUABLE, CHAMPION DU SPHÉRIQUE ET DE L'AVION, ALFRED LEBLANC, QUI FIT TANT POUR L'AVIATION, EST MORT A L'AGE DE 52 ANS

ALFRED Leblanc était l'une des plus remarquables personnalités de l'aéronautique. Son audace, sa ténacité, son énergie, sa valeur l'avaient mis au premier rang tant comme champion que comme organisateur.

Il fournit une carrière exceptionnelle, créant sa situation par son propre travail, s'élevant jusqu'aux plus hautes destinées par son unique mérite. Il est mort à la tâche, obligé de s'avouer vaincu, alors qu'il semblait être arrivé à l'apogée de sa position. Il y a six mois, une crise le terrassa soudain. Il recourut à toutes les lumières de la science, fut opéré, mais une pleurésie se déclara qui fit disparaître tout espoir de guérison. Il lutta contre le trépas avec la même vaillance dont il fit preuve dans toutes les circonstances de sa vie, mais il s'attaquait à un adversaire qui, pour avoir plus longtemps attendu, n'en était que plus redoutable Ainsi s'effaça à cinquante-deux ans l'une des plus belles figures de l'aéronautique.

LE CHAMPION AVIATEUR

Leblanc avait collaboré aux travaux de Louis Blériot, dès les débuts du vainqueur de la Manche. Après l'inoubliable traversée de son ami, en 1909, il devint pilote et se classa aussitôt parmi les meilleurs. Au meeting de Champagne de 1910, il battit les records de vitesse, et gagna les éliminatoires de la Coupe Gordon-Bennett, couvrant les 100 kilomètres en 1 h. 19 m. 13 s. 3/5.

Il allait faire mieux encore : le *Matin* voulant encourager l'aviation avait organisé le Circuit de l'Est, comprenant six étapes, sur le parcours Paris-Troyes-Nancy-Mézières-Douai-Amiens-Paris. La majorité des compétences affirmait qu'un trajet semblable était irréalisable et qu'aucun des concurrents ne terminerait l'épreuve. Le temps ne fut pas très clément, l'étape de Douai, notamment, se disputa dans le vent, la pluie et la brume. Et Alfred Leblanc triompha, s'attribuant cinq étapes sur six.

Il se rendait ensuite en Amérique pour représenter la France dans la Coupe Gordon-Bennett des sphériques et dans celle des avions. Dans la seconde, il partait grand favori, mais au moment où il apercevait la victoire luire au bout de la ligne droite dans laquelle il était engagé, une panne d'essence — d'ailleurs insolite et semblant quelque peu bizarre ! — l'obligeait à atterrir, alors qu'il n'avait plus que 4 kilomètres à franchir. La descente manquait de se transformer en catastrophe : le Blériot de Leblanc heurtait un poteau surmonté de fils à haute tension et était coupé en deux. Par miracle, le pilote ne recevait qu'une blessure bénigne au-dessus de l'œil. La victoire avait échappé au champion, mais celui-ci battait à New-York le record du monde de vitesse, faisant du 109 km. 756 à l'heure (29 octobre 1910). Peu de temps après, à Pau, il réussissait une allure de 111 km. 801 (12 avril 1911) et, à Étampes, le 12 juin 1911, il obtenait du 125 horaire. Entre temps, il s'attribuait plusieurs prix et faisait de l'aérodrome de Pau, la plus belle piste de France. Il y essayait les types les plus divers et me faisait l'amitié, en décembre 1910, de me donner le baptême de l'air sur le premier Blériot biplace côte à côte.

L'ORGANISATEUR DE LA VICTOIRE

1911 est l'année de Paris-Madrid, Paris-Rome, du Circuit européen, du Tour d'Angleterre. Celui qui fut un grand champion et qui fit de remarquables pilotes se consacre à la direction des « jockeys » de la Maison Blériot, André Beaumont et Roland Garros. Il le fait avec la science, l'intuition, le dévouement et l'activité qui étaient les caractéristiques de son caractère. Je suivais ces épreuves et voyais à l'œuvre cette véritable fée qui se trouvait toujours à l'endroit nécessaire, on ne sait par quel miracle. Ignorant la fatigue, il travaillait jour et nuit, présidant ici au montage d'un appareil, là-bas à la revision d'un moteur, plus loin aux soins à donner.

Mais il ne négligeait pas ses fonctions d'homme-oiseau. C'est ainsi que, pendant le Circuit européen, il se rendit à Eastchurch, en Angleterre, pour disputer la Coupe Gordon-Bennett. Aux essais, il avait battu le record du monde des 150 kilomètres, en 1 h. 13 m. 35 s. Mais le Nieuport de Weymann et celui d'Édouard Nieuport étaient rapides eux aussi.

Leblanc n'hésita pas. Quoique malade, terrassé par 40° de fièvre, il voulut courir et mettre le maximum de chances de son côté. Il décida de faire couper le bout de ses ailes pour donner moins de prise à la résistance à l'avancement. Cet expédient fit frémir des braves pourtant aguerris : Blériot, Garros et Audemars. Aussitôt, le regretté virtuose anglais, Gustave Hamel, imita cet exemple, fit un essai et, au premier virage, son avion ne portant pas suffisamment, s'effondra. Vous croyez que ce résultat pitoyable donna le moins du monde à réfléchir à Leblanc ? Pas du tout. Il prit le départ aussi calme que s'il montait en auto et se classa second, très près derrière Weymann.

Lorsque la guerre éclata, simple soldat, il partit à Longvic, près de Dijon, où il s'occupa de l'éducation des pilotes. Versé à ce centre en attendant mon départ au front, je vis Leblanc à l'œuvre. J'ignore si l'ordre régna, jadis, à Varsovie, mais ce que je sais c'est l'incohérent chaos qui semblait servir de régime à tous les centres d'aviation. Or, à Longvic, notre héros avait mis de la méthode, de l'organisation et, prodige, il était parvenu à faire travailler et à obtenir un bon rendement. Mais, quelques mois après, le commandement comprit qu'un tel cerveau rendrait plus de services à l'Usine Blériot. Leblanc fut, avec Louis Blériot, l'animateur de notre formidable aviation de chasse.

LE PRÉVOYANT DE L'AVENIR

Alfred Leblanc n'était pas seulement un technicien. Tous les problèmes se rattachant à l'aviation l'intéressaient. C'est ainsi que ce grand ami de la *Vie au Grand Air* créa, avec ma modeste collaboration, l'Amicale des Aviateurs et ainsi que nous établîmes ensemble, en 1912, le projet de Milice des Aviateurs civils qui, s'il avait été adopté par le Gouvernement, nous aurait permis de posséder, dès la mobilisation, une cinquième arme sûre et aguerrie. Grâce à elle, la retraite des Allemands sur la Marne se serait peut-être terminée en désastre et la guerre n'aurait pas duré si longtemps. Ah ! quelle responsabilité certains chefs emporteront-ils dans l'autre monde, puisque la justice n'a pas réussi à les abattre en celui-ci.

Voici quel était le but de notre proposition :

L'aviation, pendant trois ans, écrivions-nous, a permis aux aviateurs de gagner leur vie. Mais le métier ne nourrit plus ceux qui le pratiquent. Il semble qu'il serait regrettable de laisser les pilotes abandonner le plus lourd que l'air pour rechercher une profession plus rémunératrice, alors qu'ils pourraient rendre d'importants services au pays.

Si une guerre éclatait, la France serait heureuse de faire appel à tous ces hommes pour renforcer les rangs de sa flotte aérienne. N'aurait-elle pas intérêt à les faire rester dans l'aviation ? Mais comme tout se paye en ce monde, elle doit faire un effort pour s'attirer leurs services et les garder sans cesse à sa disposition. Elle pourrait compter sur eux comme ils pourraient avoir confiance en elle. Ne devrait-elle pas s'imposer quelques sacrifices pécuniaires pour les indemniser des dangers de leurs fonctions et leur permettre de vivre, sans qu'ils soient obligés de porter leurs ailes à l'Étranger qui ne demanderait pas mieux que de les acheter en leur accordant des allocations considérables ? Grâce à ces sacrifices, le pays serait en droit d'imposer ses conditions et établirait une réglementation pour interdire à ses hommes d'abandonner leur poste, par un procédé que nous proposons.

Il semble qu'il serait possible d'utiliser les pilotes civils, de les organiser en une réserve, une milice toujours aux ordres de l'Inspection permanente de l'Aéronautique.

Nous faisions suivre ce projet de toutes les modalités. Le budget, pour obtenir deux cents pilotes sur pied de guerre et faire passer cent cinquante brevets militaires, s'élevait à 945.000 francs. Pendant ce temps, combien de millions étaient gaspillés pour rien !

Alfred Leblanc n'était pas seulement un champion aviateur, il était également un as du sphérique. Il prit part à six Coupes Gordon-Bennett de ballons, et à deux d'avions : il se classa cinq fois second. Jamais il n'eut la chance de triompher.

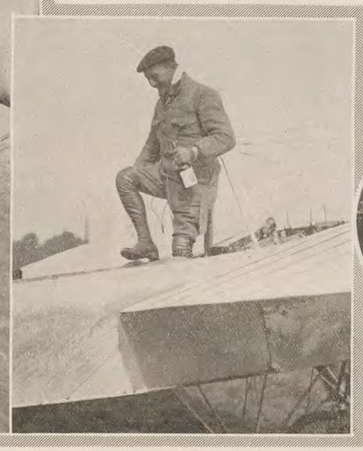
En 1907, il finissait à 9 kilomètres du vainqueur Erbsloh, après un parcours de 1.394 km. 394 ; en 1908, il se classait quatrième ; en 1909, second ; en 1910, septième ; en 1912, second : avec Welby Jourdan, il battait le record du monde de la distance en atterrissant à Pouga, à 2.000 kilomètres de Stuttgart, point de départ, mais Maurice Bienaimé et René Rumpelmayer, faisaient mieux encore, parcourant 2.191 kilomètres ; en 1913, enfin, Leblanc était dixième, mais se consolait en gagnant le Grand Prix de l'Aéro-Club.

Après la guerre, navré de constater les méfaits de ceux qui étaient chargés de conserver le matériel aéronautique, il proposait au Gouvernement de s'occuper de la liquidation des stocks et était nommé président de ce service.

Il avait reçu, le 2 décembre 1920, la rosette de la Légion d'honneur. Ce grand héros était un de mes meilleurs amis : il m'avait donné le baptême de l'air en avion, en dirigeable et en sphérique. Lorsque je faillis mourir, il y a deux ans, à Monte-Carlo, il vint à mon chevet avec un dévouement fraternel. Décoré, dans la promotion où il devenait officier de la Légion d'honneur, j'avais eu la joie de le voir venir exprès de Beaulieu pour assister à mon banquet. Ces quelques précisions prouvent l'affection qui nous unissait. Le lecteur comprendra mon émotion et la raison pour laquelle je me suis contenté d'énumérer les hauts faits d'une vie que tous peuvent prendre en exemple. Jacques MORTANE.

LE TOURISME AÉRIEN

Alfred Leblanc, après avoir abandonné l'aviation sportive, avait continué à la pratiquer en touriste. Nous le représentons arrivant à Deauville, avec Mlle Marchal, devenue Mme Leblanc.

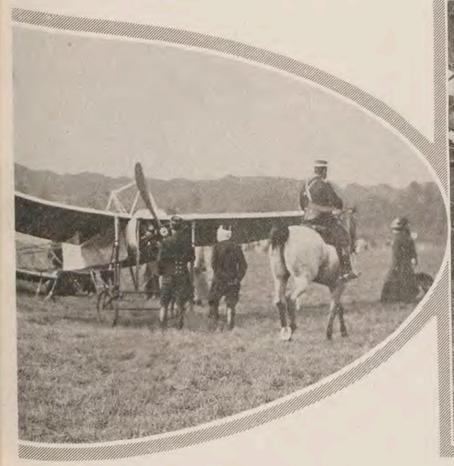


DANS LE CIRCUIT DE L'EST

Alfred Leblanc se rendit universellement célèbre lors du Circuit de l'Est, organisé en 1910 et jugé impossible à boucler. Le grand champion s'attribua la victoire, devant E. Aubrun.

L'APPAREIL DE

Le Circuit de l'Est fut une épreuve rendu contraire au cours de plusieurs étapes. L phèrent de tous les éléments coalisés. Le rema épreuve sensationnelle dont l'organisatio



LEBLANC A NANCY

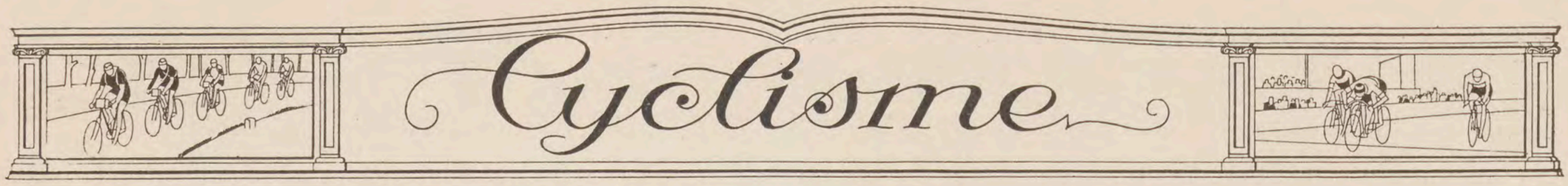
d'autant plus dure par ce fait que le temps fut volonté et l'audace d'Alfred Leblanc triomquable pilote étonna le monde dans cette avait été assurée par notre confrère le *Matin*.

VOL AVEC PASSAGERS

En 1911, à l'aérodrome de Pau, où il faisait les essais de tous les nouveaux appareils Blériot, Alfred Leblanc prend le départ pour son premier vol avec trois passagers à bord.

ALFRED LEBLANC

En haut, la dernière photographie d'Alfred Leblanc, prise à son bureau de la Liquidation des Stocks. — En bas, Leblanc, dans la Coupe Gordon-Bennett des sphériques de 1910.



L'ECOLE DU SPRINTER

Par Gabriel POULAIN

ON SE PLAINT SANS CESSE DE LA DISETTE DE CHAMPIONS — LE JEUNE MICHARD NOUS DONNE D'AGRÉABLES ESPÉRANCES — POURQUOI MANQUONS-NOUS DE SPRINTERS, ALORS QUE JADIS NOUS EN POSSÉDIONS TANT ? — CE QU'EST LE RÉGIME ET LE TRAVAIL DE L'HOMME DE VITESSE

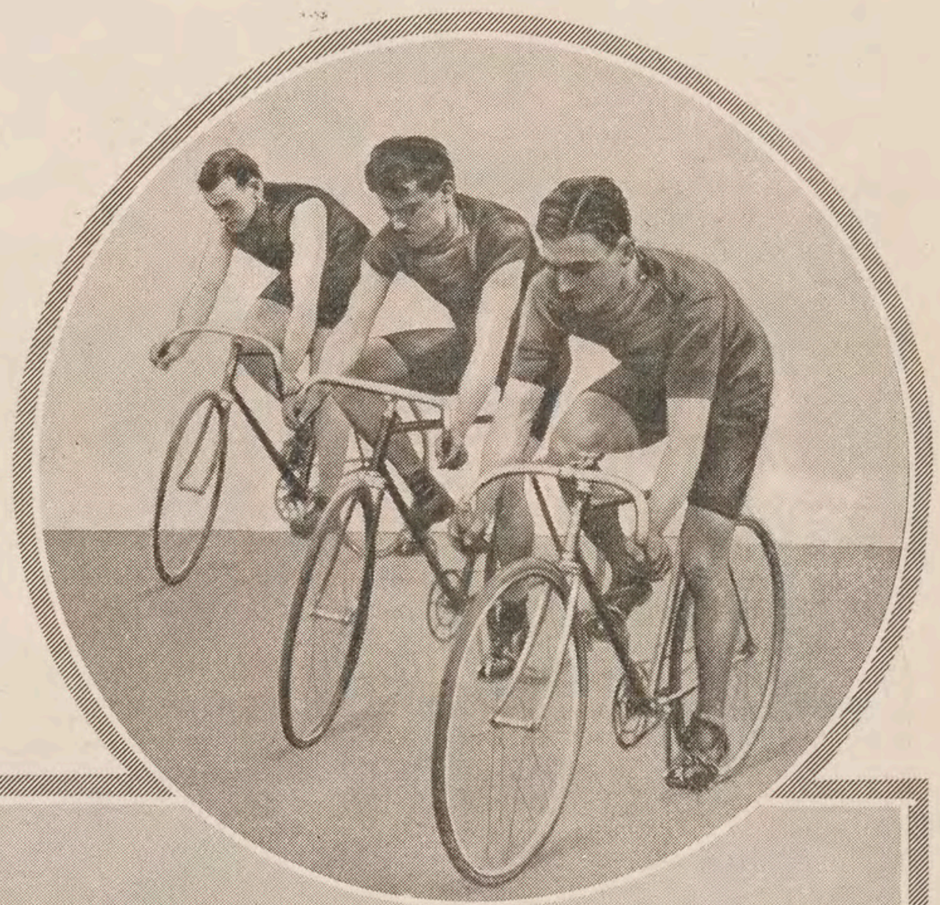
Depuis quelques années, la France a perdu la place qu'elle occupa si longtemps. Ses hommes de vitesse sont nettement surclassés par les champions étrangers : en 1920, l'Australien Spears gagna le Grand Prix de Paris et le Championnat du Monde ; en 1921, il remporta la victoire dans le Grand Prix de Paris, et Mœskops, Hollandais, fut champion du monde. Dans le Grand Prix de Paris, quatre coureurs étaient aux prises : Spears (Australien), Moretti (Italien), Leene (Hollandais), Jean-Louis (Belge). Pas un Français n'avait pu arriver jusqu'à la finale. Aux championnats du monde, Mœskops (Hollandais) précédait Spears (Australien) et, bien petite fiche de consolation, Pierre Sergent (Français), troisième, loin.

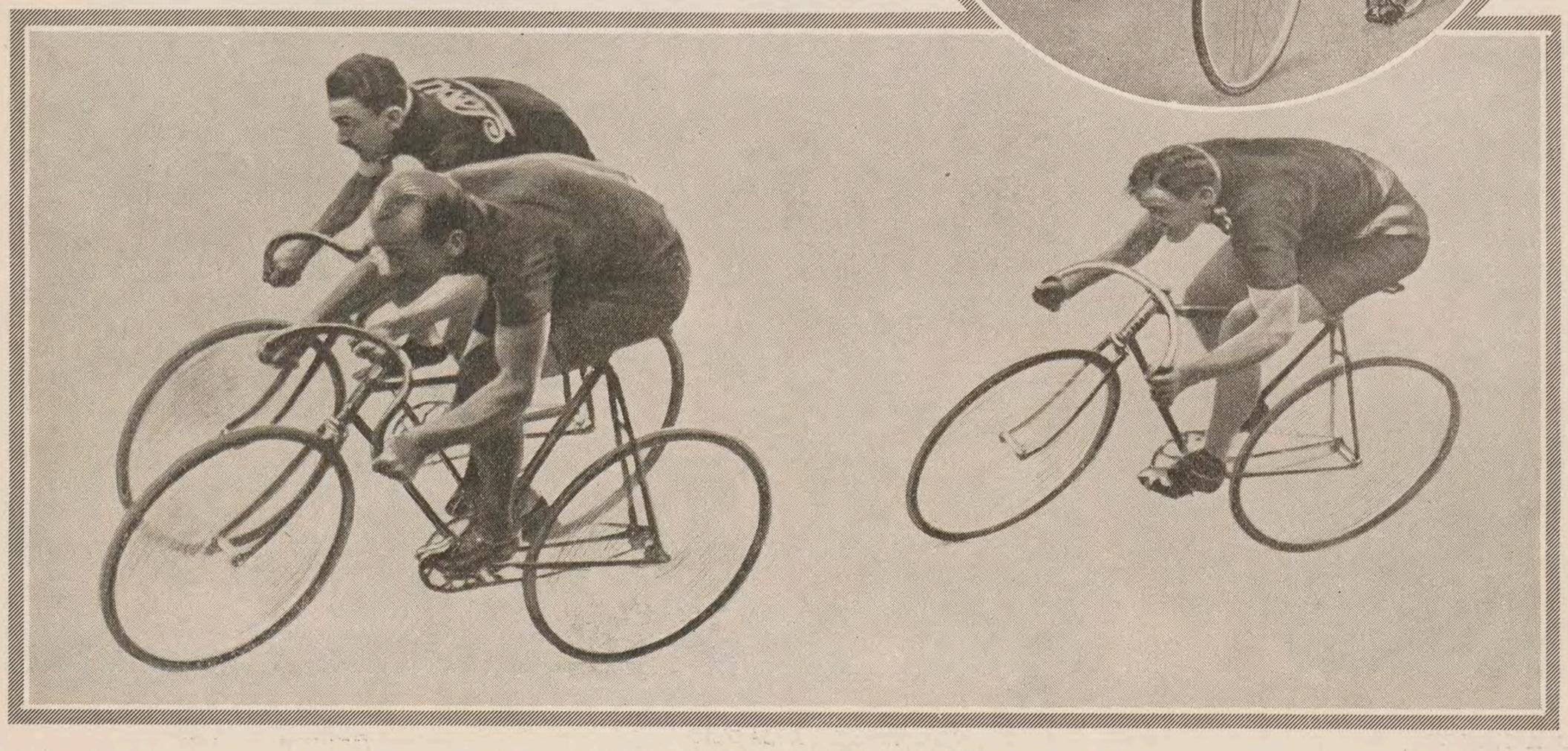
Où sont les grandes épreuves de vitesse qui, souvent, semblaient des finales de championnat de France ?

A vrai dire, je n'ai jamais beaucoup cru à la pêche des hommes nouveaux. Ceux-ci n'ont pas besoin qu'on aille les chercher. Ils se découvrent eux-mêmes et se révèlent malgré tout. Il n'est pas d'exemple qu'un coureur de qualité réelle soit resté dans l'ombre. Certains donnent des illusions. On croit avoir trouvé des étoiles, mais ce sont souvent des météores. Je ne veux froisser aucun de mes camarades, mais nous connaissons tous de ces « comingmen » qui font merveille un jour et qui rentrent aussitôt après dans l'armée des sprinters, meublant les programmes de réunions. *L'homme qui vient* sort d'un seul coup, jaillit et s'impose. Mais on abuse trop fréquemment de l'expression qui se rapporte à *l'homme qui est parti*. Nous possédons des *comingmen* qui courent depuis plus de quinze ans !

Aussi quand on assiste à la création, si j'ose dire, d'un jeune de qualité, ne doit-on perdre aucune occasion de l'encourager et de lui permettre de s'aguerrir. Mon camarade Michard semble appelé à un brillant avenir. Sera-t-il *le* champion, je ne sais, car tant d'incidents peuvent renverser un pronostic dans un métier aussi ingrat, mais il a l'étoffe *d'un* champion. Il n'a que 18 ans, et cette constatation réjouit le cœur de tous les vieux du cyclisme. Autrefois, nous gagnions certaines de nos plus belles victoires avant d'avoir atteint l'âge de la majorité. Aujourd'hui, un débutant de 25 à 28 ans est considéré comme un jeune. Il est vrai qu'il y a des vétérans qui courent encore, pourrez-vous m'objecter !

Michard a fait une saison de travailleur consciencieux et métho-





LE SURPLACE ET L'EMBALLAGE

En haut, surplace fourni par Hourlier, Friol et Poulain (de gauche à droite) ; *en bas,* dans le Grand Prix de 1905, Gabriel Poulain lutte avec l'allemand Mayer, tandis que l'américain Frank Kramer va fournir son effort. Et Gabriel Poulain est toujours aussi remarquable. N'a-t-il pas, le 25 décembre, disposé aisément des meilleurs sprinters français : Sergent, Dupuy et Michard ?

LUCIEN MICHARD

Le jeune Michard qui, au cours de la saison d'été, avait accompli de grands progrès, fut jugé digne, pour s'affirmer, de rencontrer en match Gabriel Poulain, ancien champion du monde, Marcel Dupuy, champion de France 1921, Faucheux, champion de France amateur 1921. Il réussit à s'attribuer la victoire, battant Poulain d'un pneu et Dupuy d'une longueur dans la finale.

Il ne comprend pas l'importance d'une telle manœuvre. Il s'imagine qu'en l'adoptant, nous cherchons simplement à nous faire des farces. Il a tort. Mais devons-nous croire qu'il était plus sportif jadis puisqu'il acceptait ce procédé? Un jour, j'ai parcouru 20 mètres en 45 minutes et toute la foule assistait anxieuse à cette séance d'équilibre. Maintenant, si nous faisons du sur-place pendant quelques secondes, on nous hue. En match, le sur-place est pourtant indispensable. Il s'agit de ne pas prendre la tête, car lorsqu'on est devant on ne sait plus ce que ménage l'adversaire. Si on veut placer son démarrage, on ignore quelle riposte peut vous être réservée. Tandis que derrière, on calcule son effort d'après les gestes de celui qui est devant. Lorsqu'on voit qu'il se prépare à se lancer, on ne laisse pas partir sa roue, sans se laisser entraîner par elle. Veut-on démarrer ? Au moment où votre rival ne semble pas prêt, vite vous vous lancez et lui prenez quatre ou cinq longueurs avant qu'il soit en action.

L'homme qui démarre lentement, mais qui, une fois en action, ne fait qu'accélérer, peut fort bien accepter la place de tête. Il partira loin du poteau et épuisera ses suivants, mais le démarreur a tout avantage à rester en seconde position, d'où il dirige sa course sans émoi.

J'ai l'intention de raconter un jour prochain mes souvenirs de coureur, car je crois qu'ils pourront être de quelque utilité aux jeunes. Tels les vieux qui disent de belles histoires aux enfants, le soir au coin du feu, je pourrai écrire : « De mon temps, nous faisions mieux ».

C'est que, *de mon temps*, nous avions une autre conception de la vitesse. Nous étions une dizaine qu'une longueur séparait à peine. Les arrivées se faisaient dans un mouchoir. Le juge à l'arrivée avait fort à faire et était souvent pris à partie par la foule qui n'avait pas vu de la même façon que lui. Car, ne l'oubliez pas, à partir de deux ou trois mètres à droite ou à gauche de la ligne, je défie même les plus habiles de pouvoir dire quel est le vainqueur si un pneu seulement le sépare du second. Eh bien ! jadis, il était rare qu'une finale de trois coureurs se termine en plus d'une demi-longueur. Les courses de demi-fond derrière motocyclette ont fait le plus grand mal à la spécialité-vitesse. La multitude se précipite à ces exhibitions où la lutte est pourtant si rare. Jadis les courses de vitesse étaient celles qui attiraient le plus de monde. Un match entre deux champions faisait couler autant d'encre qu'une course de six jours à notre époque. Aussi, les apprentis à la gloire surgissaient-ils avec plus de fréquence, car ils avaient de nombreuses occasions de se révéler. Puissent les jours heureux du vrai sport, de la joute athlétique revenir. C'est le vœu le plus sincère que puisse émettre un spécialiste de la vitesse.

Gabriel POULAIN.

LA RENAISSANCE DE L'ESCRIME

L'ESCRIME SANS LE DUEL ?

Par J. JOSEPH-RENAUD

AU CAS OU LE DUEL CESSERAIT D'ÊTRE UN USAGE CONSTANT EN FRANCE, L'ESCRIME, NOTRE SPORT NATIONAL, CONTINUERAIT-ELLE A EXISTER ?...

C'EST là une question que les maîtres d'armes se posent anxieusement. De grands efforts sont dirigés contre la coutume qui, depuis toujours en France, incita les gens bien élevés à régler leurs différends privés, non avec des voies de fait et sans délai, mais sur le terrain après que les tentatives conciliatrices de quatre témoins ont échoué... Certains de ces efforts viennent de gens qui, avant la guerre, n'appartenaient pas à la catégorie sociale où le duel est en honneur et qui s'y tiennent comme un berger dans un salon ; d'autres émanent de milieux politiques et sociaux où l'on reproche au duel moins d'être un délit que d'être un péché...

Il n'est pas probable que le duel disparaisse. Tant que les offenses à la propriété seront seules punies par le Code et la jurisprudence, et que les plus graves de celles qui peuvent être faites à l'honneur ne seront réprimées que par 10 ou 50 francs d'amende, on sera bien forcé de se faire justice soi-même — et le duel est encore la forme la plus loyale, la plus propre de cette justice-là!

Pourtant, mettons les choses au pis. Supposons que la propagande que mènent MM. Bonnevay, de Castelnau, Israël et l'abbé Lemire — quatre gentlemen bien intentionnés, mais qui ignorent absolument tout de cette très complexe question — ait réussi à rayer le duel de nos usages. Le plus ancien, le plus élégant de tous nos sports, l'escrime, disparaîtrait-il avec le duel ?... Nous ne le croyons pas. L'assaut de fleuret ou d'épée est une si passionnante distraction que ceux qui en sont férus aujourd'hui n'y renonceraient sous aucun prétexte, et ils sont nombreux, disciplinés, fédérés.

Mais le recrutement de nouveaux membres serait très difficile pour les salles d'armes !...

Si l'abandon du duel s'était produit il y a quarante ans, le sport de l'escrime n'en eût été que peu affecté, car, à cette époque, outre que les gens de bonne éducation devaient, traditionnellement, faire de l'escrime et du cheval, fort peu d'autres sports s'offraient à eux. Il y avait bien la chasse, mais elle n'est pratiquable que pendant une partie de l'année et ne saurait constituer un exercice régulier que pour les heureux qui habitent la campagne. Le canot existait déjà et donnait lieu, sur la Seine et sur la Marne, à d'intéressants concours, mais il n'était pas de très bon ton, alors, de se mettre en maillot et de ramer. Le cyclisme n'était représenté que par le grand bicycle, objet de curiosité. Aussi, dès qu'un adolescent anémique ou un quinquagénaire congestionné avait besoin de « faire de l'exercice », son choix était simple : il allait à la salle d'armes... Aucun autre sport ne le sollicitait sérieusement, et le garde des sceaux qui, alors, eût voulu se draper dans la défroque de Richelieu, n'aurait pas nui beaucoup à l'escrime. D'ailleurs, à cette époque, si l'on ne poursuivait pas les duellistes, sauf en cas de mort, du moins tous les efforts étaient-ils faits pour les empêcher de se battre. Les gendarmes des environs de Paris avaient, à ce sujet, des ordres très sévères, et c'est à leur intervention fréquente qu'est dû le fameux et plaisant « coup du gendarme » qui consiste, pour l'un des adversaires, à prendre, soudain, pendant le combat, un air effrayé et à s'écrier : « Voilà les gendarmes! » et, pendant que son antagoniste détourne les yeux, à se fendre à fond sur lui !...

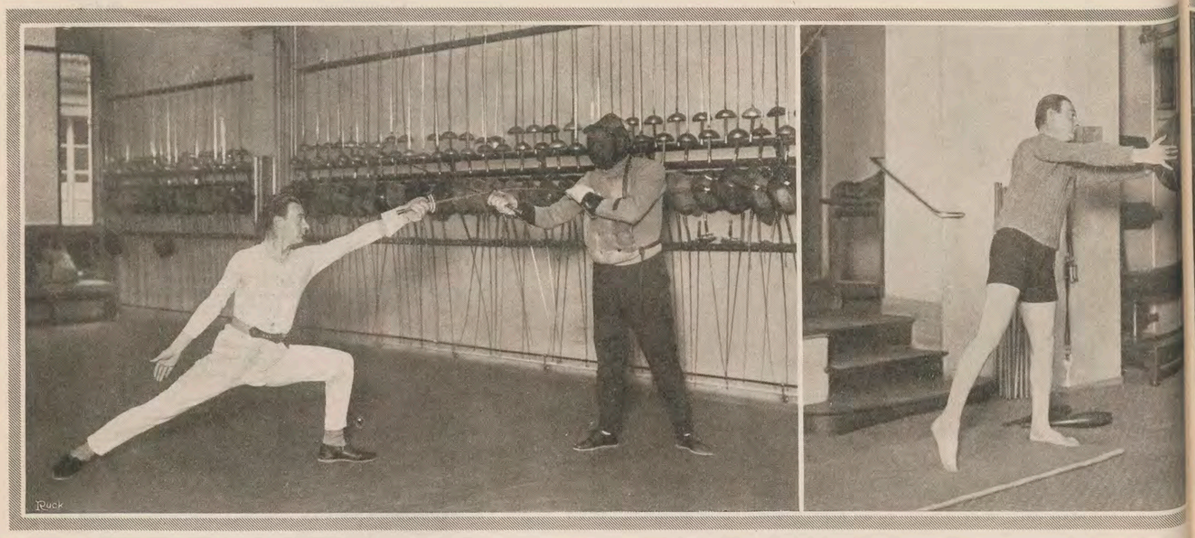
Aussi, la plupart des rencontres avaient-elles lieu à la frontière belge, généralement à des conditions fort sévères.

Mais, aujourd'hui, il n'en est pas de même : un très grand nombre de sports, pour la plupart moins coûteux, moins difficiles que l'escrime, s'offrent à qui veut « faire de l'exercice ». Beaucoup de gentlemen choisissent, quand même, l'art de l'épée en prévision d'une rencontre éventuelle. Mais, que l'usage du duel vienne à disparaître, et rares seront les gens qui, n'ayant pas encore fait d'escrime, se mettront à en faire !

C'est même là un aspect de la question auquel notre Garde des Sceaux n'a pas réfléchi, lorsqu'il a lancé sa solennelle circulaire contre les duellistes !... Si le duel exerçait des ravages en France, on comprendrait l'intervention de M. Bonnevay. Mais il n'en est rien : il cause certainement moins de morts et de blessures graves que la boxe. Aussi, par l'intermédiaire du président de la Fédération internationale des Sociétés d'Escrime, M. Maginot, ministre des Pensions, les maîtres d'armes français ont-ils adressé une

L'ESCRIME DANS LE DUEL

Les pouvoirs judiciaires poursuivent le duel maintenant, mais parviendront-ils à l'empêcher? Notre collaborateur, J. Joseph-Renaud, qui vient de remporter un nouveau triomphe en librairie avec son roman sportif, *Sur le Ring*, est partisan du duel, pour des raisons morales. Nous le représentons lors de celui qu'il soutint contre M. Campolonhgi et où celui-ci fut blessé.



L'ENTRAINEMENT DE LUCIEN GAUDIN
C'est à la salle de l'Automobile-Club, dont il est, d'ailleurs, le président, que le champion hors classe, Lucien Gaudin, s'entraîne avec le maître Lucien Mérignac.

LA CULTURE
Lucien Gaudin ne se consacre pas seulement à l'escrime pour son travail de préparation. Il pratique également la culture physique, le médecine-ball, mais sans exagération.

protestation à M. Bonnevay, au sujet de cette circulaire que rien ne nécessitait et qui peut les ruiner. Ils ne demandent nullement que l'on prive cet autre grand sport qu'est la boxe de la tolérance dont il jouit si justement, mais ils s'étonnent que les « autorités supérieures » partent soudain en guerre contre le duel qui est la raison même de l'escrime, alors que rien ne les y forçait, et au risque de ruiner les six mille professeurs d'escrime de France.

Donc, le recrutement des salles d'armes serait difficile, incontestablement. Deviendrait-il impossible ?... Certes non ! La beauté même de l'escrime, ses excellents effets physiques et moraux, la passionnante distraction qu'elle constitue, l'élégance de démarche, d'attitude et de gestes qu'elle donne peu à peu à ses pratiquants, lui vaudront toujours des fidèles.

Le lancement du javelot et le tir de l'arc ont bien encore les leurs !...

En Angleterre et en Amérique, où la loi réprime sévèrement les offenses à l'honneur, le duel a cessé d'exister après y avoir eu des formes très graves ; pourtant il y a encore, en ces pays, de nombreuses et florissantes salles d'armes... On peut donc légitimement supposer que les grands cercles d'escrime français survivraient à la disparition du duel, mais les petites salles devraient fermer leurs portes presque immédiatement... Nous savons même, déjà, de jeunes maîtres d'armes qui travaillent la boxe, afin de l'enseigner à leur tour, si le duel cesse d'exister. Car les efforts de M. Bonnevay tendent tout simplement à remplacer le duel par le pugilat ! Au lieu de confier le soin de solutionner un différend à quatre témoins qui, neuf fois sur dix, l'arrangent sans rencontre, d'une façon qui satisfait les deux parties en cause, on réglera ça immédiatement là où l'on se trouvera, au restaurant, au théâtre, dans la rue, à coups de canne, à coups de pied dans le ventre. Ils seront contraints de s'armer d'un revolver et de s'en servir. Ce sera du joli !... Cela réjouira les gens à gros biceps, mais déplaira fort aux gentlemen malingres qui, grâce au duel, pouvaient se faire respecter, et en seront incapables dans un combat à coups de poings.

Puis, les gens à gros biceps ont tendance à en abuser, tandis que les escrimeurs et pistolettistes sont, tous, infiniment pacifiques. Considérez la liste des champions d'épée et de pistolet depuis la fondation des tournois en France, c'est-à-dire depuis 1896, deux seulement ont été sur le terrain, et ils n'ont blessé que légèrement leurs adversaires !

Mais, ne soyons pas trop pessimistes. On n'en est pas encore là. La dictature de M. Bonnevay sera peut-être terminée au moment où paraîtront ces lignes, et nous savons de bonne source que, dans le Ministère actuel, il est seul de son avis au sujet du duel.

Et, d'autre part, nous avons cité, tout à l'heure, une époque où les duellistes étaient non pas condamnés, mais sévèrement pourchassés. Ils s'en tiraient, en allant, comme de simples banquiers, au delà de la frontière belge, ce qui, pourtant, était alors tout un voyage. En automobile, ce sera une partie de plaisir !... d'ailleurs on pourra aussi se battre à Paris même, dans telle ou telle propriété privée, ainsi qu'on l'a fait très souvent depuis la fin de la guerre ! Si le duel Poret-Lafarge a eu tant de retentissement, s'il n'a pu être secret, c'est parce que, comportant d'abord un échange de quatre balles au pistolet, il n'a pu avoir lieu dans une propriété privée !

Il y a encore, en France, des gens bien élevés qui, s'ils applaudissent nos champions de boxe, n'admettent point le pugilat en dehors du ring. Et les professeurs d'escrime ont encore une belle carrière devant eux.

J. JOSEPH-RENAUD.

LA PREPARATION DE MON MATCH

Par L. GAUDIN

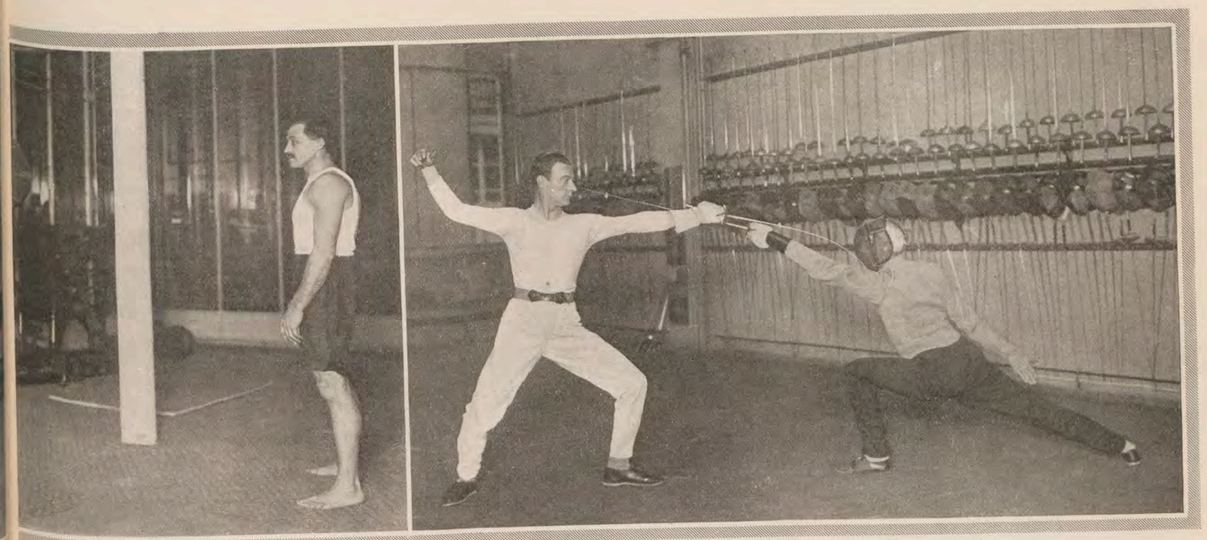
Il n'est pas niable que, grâce au dévouement et à la féconde activité des dirigeants de la Fédération nationale, de la Fédération parisienne et des principales Sociétés d'Escrime, notre beau sport, le plus français de tous, reprend nettement la place que la guerre lui avait enlevée. Le nombre de ses adeptes augmente tous les jours, ainsi que l'importance et la diversité des épreuves. C'est un signe des temps de voir un grand quotidien comme le *Matin* fonder un challenge d'escrime, consacrer une colonne aux résultats, et donner le portrait des vainqueurs en première page. Il ne nous reste donc plus qu'à continuer notre effort et à initier le grand public à la compréhension du sport des armes. Arriverons-nous jamais à rendre l'escrime populaire, comme la boxe par exemple ? Je ne le crois pas et d'ailleurs serait-ce souhaitable ? Mais avec de la persévérance, une publicité bien faite et point tapageuse, nous devons arriver à ce que l'escrime ne demeure pas lettre morte pour la majorité des sportsmen. L'escrime est le sport scientifique par excellence et sa compréhension nécessite une éducation sérieuse, presque ingrate, qui décourage ceux qui n'ont pas le feu sacré. Il faut donc essayer de le rendre plus tangible, plus à la portée des non-initiés. Pour cela, il n'y a qu'un moyen : faire des matches avec résultats nets et surtout des matches internationaux. Un match entre nationaux, quel qu'il soit, n'intéressera jamais que les connaisseurs, alors qu'une rencontre avec un étranger, même si elle est de moindre valeur au point de vue de la classe des tireurs, remuera la foule et, j'en suis sûr, fera recette. Rappelez-vous les fameux duels franco-italiens où nos grands maîtres Lucien Mérignac et Kirchoffer eurent une victoire splendide sur les deux professeurs italiens Vega et Pessina ! La presse du monde entier s'occupa de cette rencontre : il parut même des éditions spéciales ! Et ce n'était pas parce qu'il y avait duel ; une rencontre courtoise, mettant aux prises les deux grandes Écoles d'Armes, aurait certainement eu le même succès.

ASSAUT AVEC LUCIEN MERIGNAC
Lucien Gaudin, dans son entraînement, n'abuse pas des assauts. Il se contente de faire un travail méthodique, destiné seulement à maintenir son souffle et sa vitesse prodigieuse.

A propos de matches internationaux, voici les quelques précisions que vous avez bien voulu me demander au sujet de ma rencontre avec Aldo Nadi. Vous savez que ce match se dispute au fleuret. J'estime d'une façon générale que cette arme ne comporte pas le match ; c'est une arme d'étude, toute de finesse, et qui, grâce à des conventions spéciales nettement établies, permet une complexité de jolies combinaisons et de belles phrases. Mais il faut lui garder son caractère de pureté, et cela le match ne le permet pas, à de bien rares exceptions près. Aussi n'est-ce que parce qu'il y avait un intérêt national assez sérieux que j'ai accepté un match à cette arme.

En vue de cette rencontre, je n'ai rien changé à ma vie ordinaire ; d'ailleurs mes affaires et toutes mes autres occupations ne me l'auraient pas permis. Depuis seize ans que je suis sur la brèche, j'ai toujours été entraîné et fin prêt (hormis, bien entendu, les cinq années de guerre que j'ai faites sans en manquer un jour, et qui, à part quelques ennuis causés par les gaz, ennuis actuellement disparus, ne m'ont pas laissé de tares physiques). J'ai simplement renoncé aux autres sports que je pratiquais (cheval, tennis, patinage) et je fais attention à ce que le porto, la fine et les bourgognes ne prennent pas une trop large part dans mon alimentation. Je continue à fumer mes trente cigarettes quotidiennes, sans jusqu'ici en ressentir aucune gêne, mais je reconnais que ce n'est pas ce que je fais de mieux. Mon entraînement proprement dit est peu sévère, mais très régulier. Tous les soirs, je vais à l'Automobile-Club de France où je fais une demi-heure de culture physique et de saut à la corde ; après quoi je prends une leçon de trente-cinq minutes sans arrêt avec le directeur de la salle d'armes, Lucien Mérignac. Je ne saurais assez dire quelle admiration et quelle reconnaissance j'éprouve pour ce professeur prestigieux, pour cet entraîneur d'un dévouement et d'une maîtrise admirables. Le plus bel éloge que j'en puisse faire est qu'il ne le cède en rien à son père, l'illustre Louis Mérignac. J'avoue que parfois, après une journée bien remplie, cette heure d'entraînement intensif me paraît quelque peu pénible, mais je ne cède jamais à ce mouvement de paresse. Pour éviter le surentraînement et surtout le dégoût pour une chose que l'on fait tous les jours, je ne fais assaut que quand cela me tente et c'est très rare.

Tout cela, vous le voyez, n'est pas terrible, mais tout de même assez assujettissant et me prive de beaucoup de choses qui me sont agréables ! Je le fais, cette fois-ci, bien volontiers pour les armes françaises, mais après ce match et quel qu'en soit le résultat, je ne relève plus de défis d'où qu'ils viennent. Et cela d'autant plus qu'il m'est parfaitement désagréable de passer aux yeux du public pour un homme ne faisant que des « armes », alors que je ne suis qu'un sportsman épris de son sport et qui lui sacrifie déjà pas mal de son argent et de son temps. Je me cantonnerai strictement dans le rôle auquel m'astreint le titre de tireur « hors classe » que les sections de fleuret et d'épée m'ont décerné, c'est-à-dire défendre les couleurs nationales si elles sont menacées par un escrimeur amateur étranger. De plus, j'ai le grand honneur de commander les équipes de France de fleuret et d'épée et, de ce chef, je dois participer à toutes les rencontres internationales par équipes. J'ai donc « du pain sur la planche », d'autant plus que j'ai l'intention de me mettre au sabre pour essayer d'apporter cette victoire à la France, aux Jeux Olympiques de 1924. S'il se rencontre un amateur ou même un professeur avec lequel une rencontre d'épée ou de fleuret me semble intéressante, je ne demande pas mieux que de la faire au profit d'une œuvre de charité, comme je l'ai toujours fait, mais sans défi, sans match (du moins au fleuret pour les raisons énoncées plus haut), sans bourse, sans polémiques, sans histoires



PHYSIQUE
LE TRAVAIL DE PARADES
Avec son maître, l'un des plus admirables champions de l'escrime, Lucien Mérignac, Lucien Gaudin s'entraîne chaque jour pour entretenir sa forme incomparable.

d'aucune sorte. N'étant pas professeur et tenant à rester amateur dans le sens le plus strict du mot, je ne veux pas passer pour une sorte de professionnel.

Mon match avec Aldo Nadi sera dur, heurté, confus et brutal ; le tireur italien est un homme très vite, qui se précipitera sur moi et essaiera d'éviter le combat en se réfugiant dans le corps à corps. J'ai grand espoir de gagner mais le choc sera rude.

Lucien GAUDIN,
Hors classe (fleuret-épée).

LES ESPÉRANCES DE L'ADVERSAIRE

Par Aldo NADI

POUR rien au monde, je ne manquerais ce match. On peut être sûr que je me présenterai le 30 janvier 1922. Je tiens en effet à prouver que ma victoire des Jeux Olympiques sur Lucien Gaudin n'était pas due au hasard.

Le champion français déclare que sa défaite a été causée par un coup de pied reçu au cours d'un match avec un Américain. Or, après avoir été battu par moi, il réussit à triompher non seulement de mon frère Nedo, trop émotionné par mon impétueuse et très nette victoire, mais aussi de deux autres tireurs de l'équipe finaliste italienne. IJ fut vaincu par moi officiellement par 3 touches contre 1, mais en réalité ma victoire fut gagnée par 4 touches à 0. C'est si vrai que je fus défait dans l'épreuve individuelle par quelques éléments français que je considère, malgré mon échec, très inférieurs à moi.

Je trouve que Lucien Gaudin a tort d'insister sur ce fait qu'il fut vainqueur dans le classement individuel de l'épreuve par équipes. Dans les compétitions de ce genre, la valeur individuelle disparaît complètement. Mais puisque mon adversaire insiste, je lui répondrai que j'ai reçu — dans la finale par équipes France-Italie — 5 touches : 3 de Cattiau, 1 de Gaudin et 1 de Ducret ou d'Amson, je ne sais plus au juste. Gaudin, comme moi, reçut 5 touches : 3 par moi, 1 par Nedo et 1 par Oreste Puliti. Donc cette victoire ne saurait subsister.

J'ai battu Lucien Gaudin et n'avais nul besoin de confirmer ma victoire. Mais puisque, pour beaucoup de motifs, je considérais ce match nécessaire, j'ai eu l'esprit sportif d'offrir une revanche. J'avais proposé un match à Paris avec trois jurés français et deux italiens ; un à Rome avec trois italiens et deux français et, enfin, en cas de résultat nul, une belle en territoire neutre avec un jury neutre.

Gaudin me répondit qu'il n'avait pas l'intention de se promener à travers l'Europe. Et il m'offrit un match unique avec deux jurés italiens, deux français et un neutre.

Je me méfie beaucoup des neutres en raison de leur incompétence en escrime. Comprenant que l'unique moyen pour rencontrer le champion était d'accepter le match à Paris, je proposai comme président du jury, M. Georges Trombert, homme du monde et sportsman accompli.

Quant à transiger sur l'importance de la bourse de 50.000 francs, je n'ai pas voulu en entendre parler. Que Gaudin participe ou non à la constitution du prix, peu m'importe.

Mon adversaire paraît certain de sa victoire. Il aurait raison si notre assaut d'Anvers s'était terminé autrement. Est-ce pour m'impressionner ? Je suis loin de me laisser émouvoir par des paroles.

J'estime que, quoique beaucoup plus jeune, j'ai un nom qui, au point de vue sportif, n'est pas au-dessous de celui de Gaudin. D'ailleurs, notre match du 30 janvier démontrera nettement quel est le meilleur de nous deux.

Aldo NADI.

(Déclarations à *La Toscana*.)

CONSIDÉRATIONS SUR LE GRAND MATCH

Par Armand MASSARD

IL y a évidemment quelque paradoxe à demander son opinion motivée sur une rencontre au fleuret à l'un des épéistes, réputé parmi les plus « impénitents » — c'est le terme consacré.

Cependant il m'apparaît qu'il n'est point besoin d'être grand élève pour épiloguer sur cette rencontre appelée à un retentissement considérable.

Ce n'est pas le lieu de rappeler ici quelle absolue confiance je partage avec l'unanimité de mes camarades d'escrime en la suprématie du grand champion Lucien Gaudin. J'ai prouvé cette confiance en entrant d'enthousiasme dans le Comité bénévole qui a décidé de supporter les frais d'organisation et de réaliser la bourse de 50.000 francs exigée par le champion fleurettiste transalpin.

ALDO NADI
Le champion italien qui eut la chance, à Anvers, de vaincre Gaudin blessé, et qui va le rencontrer, le 30 janvier, au Cirque de Paris, dans un match qui restera historique.

Faut-il ajouter qu'il n'y a pas grand mérite à cela, car nous avons tous l'intime conviction de « jouer sur le velours », d'abord, parce que Gaudin doit sortir vainqueur de la rencontre, ensuite parce que l'empressement du public sportif sera tel pour assister au match, que la recette couvrira certainement les dépenses.

Il importe néanmoins de tenir compte de ce fait que la même confiance règne dans le camp adverse.

Les escrimeurs italiens ont presque tous une foi inébranlable dans la chance d'Aldo Nadi.

Empressons-nous de déclarer que le frère du champion olympique de fleuret, Nedo Nadi, est un adversaire digne de Gaudin.

Nous sommes quelques-uns à penser que cette rencontre aura la plus heureuse répercussion sur le développement du sport des armes en France et à l'Étranger.

Nous sommes persuadés que le grand public, et non plus seulement l'élite des initiés qui suivent habituellement nos épreuves, se déplacera pour assister à ce match international.

Or, il ne faut point compter pour rien, au moment où nous sommes préoccupés de la préparation olympique, la salutaire émulation que provoque une assistance intéressée.

Déjà, depuis que les journaux recommencent à se montrer plus prolixes de détails sur nos manifestations d'escrime, on sent comme un regain d'activité secouer salles et sociétés.

Le match Lucien Gaudin-Aldo Nadi sera comme le coup de fouet décisif.

J'entends bien des objections dont certains épéistes, encore plus « impénitents », n'ont pas manqué de m'abreuver :

— Comment pouvez-vous prôner un match de fleuret, vous qui n'avez cessé de prétendre que le fleuret n'était pas une arme de combat, et que seule l'épée était qualifiée en pareille circonstance ?

J'ai agi de la sorte pour les raisons énoncées plus haut, et parce que ce n'est pas Lucien Gaudin, dont l'éclectisme se joue du fleuret comme de l'épée, qui a eu « le choix des armes ».

L'arme, le président du jury, les conditions essentielles de la rencontre lui ont été imposées. Il y a sportivement souscrit.

Tous ses camarades, ses amis, surtout, ne pouvaient se « désolidariser » — encore un terme consacré — de lui, en ravivant la querelle des « anciens et des modernes ».

Et puis, faut-il aussi le dire — car je suis assez certain de la réussite de l'épreuve pour me permettre cette petite critique — je ne suis pas éloigné de croire que ce grand match, mettant aux prises deux des meilleurs (et peut-être les deux meilleurs) fleurettistes de France et d'Italie, démontrera que le fleuret n'est pas propice aux matches ?

ARMAND MASSARD
Champion d'épée des Jeux Olympiques de 1920.

VICTOR BOIN
Ex-champion de Belgique, Olympien en 1912 et 1920.

PAUL ANSPACH
Capitaine de l'équipe nationale belge.

ROBERT FEYERICK
L'un des meilleurs champions d'escrime belge.

JACQUES OCHS
L'un des plus brillants escrimeurs de Belgique.

Pour un peu, je jurerais que Lucien Gaudin est de mon avis.

Cela n'enlèvera rien d'ailleurs à l'intérêt palpitant de cette sportive épreuve.

Sans compter qu'il y aura un autre match, non moins mouvementé, non moins épique, non moins ardent... qui se livrera entre les cinq jurés franco-italiens. Vous m'en direz des nouvelles, je présume, spectateurs avides d'émotions !

Si d'aventure, par la suite, le champion olympique de fleuret, devenu à Buenos-Ayres le professeur Nedo Nadi, avait l'occasion de venir à Paris faire un match à l'épée avec le champion olympique d'épée, je crois que celui-ci serait tout disposé à lui offrir une équitable revanche (ayant rencontré Nedo Nadi, à Nice, en 1911, j'ai eu la chance de le battre par 3 à 1) à la condition toutefois que la bourse soit payable... en lires, et que les frais du voyage de Buenos-Ayres à Paris ne soient point qu'à ma seule charge.

Armand MASSARD.
Champion Olympique de 1920.

CE QUE PENSE LE PRÉSIDENT DU JURY

Par Georges TROMBERT

Ce que je pense de ce match qui, par l'importance de la bourse dépassera de loin tout ce qui a eu lieu dans le passé ?

Je pense qu'il était indiqué de le faire, et que jamais peut-être deux adversaires n'ont eu plus de raison de se rencontrer.

Aldo Nadi, en effet, n'est pas seulement le champion incontesté d'Italie. Il a, de plus, inscrit à son record un succès comme peu de tireurs en ont remporté. Il est certainement le seul tireur qui ait marqué une victoire au fleuret sur Lucien Gaudin. Cette victoire ayant été remportée en trois touches seulement ne peut pas être considérée comme suffisamment concluante, même si on ne tient pas compte que Gaudin était, ce jour-là, blessé assez gravement pour qu'une incapacité de plusieurs mois s'en soit suivie. Il est, dès lors bien naturel que le jeune Nadi cherche à confirmer son succès. Il l'espère et quoiqu'il soit considéré comme moins fort que son frère Nedo, j'estime, pour ma part, qu'il peut faire mieux contre Gaudin, parce que son jeu est plus personnel. Il a autant de vitesse que Nedo, il est plus mince et sa combativité est de premier ordre.

Quant à Gaudin, il est non moins naturel qu'il saisisse l'occasion d'effacer de son record la seule tache qui le ternisse.

Je me garderai bien de faire un pronostic. Je me défends même d'avoir une idée du résultat final. Les deux tireurs m'ont fait l'honneur, Aldo de me demander, Gaudin de m'accepter comme président du jury. Dans les matches internationaux, c'est une tâche lourde. Je ne songe donc qu'à m'acquitter honnêtement — et si possible convenablement — de ce devoir sportif. Bien connaître le règlement, en surveiller et au besoin en exiger l'application, ne pas se laisser distraire une seconde, garder le sang-froid et l'autorité qu'il faut, c'en sera assez pour m'occuper complètement.

Je ne terminerai pas en souhaitant que le meilleur gagne. Je compte bien qu'il en sera ainsi. Je me contente de formuler le vœu que le perdant accepte galamment sa défaite. Il y a quelque chose de plus difficile que de gagner un match, c'est de savoir le perdre.

G. TROMBERT,
Président du jury du match.

GAUDIN DOIT GAGNER

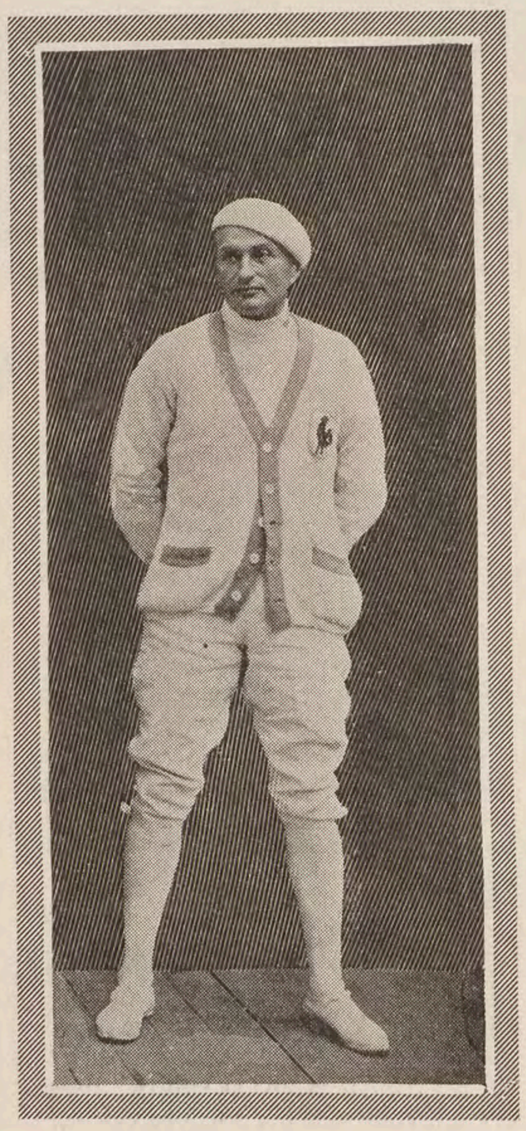
Par JOE BRIDGE

Aldo Nadi est un tireur d'une vitesse exceptionnelle... C'est ce qui lui a permis de battre, à Anvers, notre compatriote blessé. Mais c'est un brouillon, un truqueur, et sa science réelle des armes est inexistante, à côté de celle de Lucien Gaudin qui possède au plus haut degré le sens du rythme, la notion de la distance, et une éblouissante précision, mise au service d'un mécanisme athlétique supérieur, supérieurement réglé...

Lucien Gaudin est, je crois, avec Georges Trombert, le seul escrimeur français qui sache s'entraîner, et qui ait cette notion, acquise ou innée, de la « forme » qui lui permet de se présenter « fin prêt » dans toute espèce de compétitions...

Logiquement, le Français doit gagner,

Le grand intérêt du match sera de voir notre champion déchaîné donner enfin toute sa mesure pour prendre sur son jeune et pré-



GEORGES TROMBERT

Le champion d'escrime Georges Trombert a été choisi par Aldo Nadi comme président du jury de son grand match contre L. Gaudin.

somptueux rival une revanche éclatante, n'étant point du tout soucieux de ménager ce jour-là, comme il le fait toujours, avec une sportivité, une gentillesse et une bonne camaraderie charmantes, l'adversaire qui croisera le fer contre lui...

Joe BRIDGE.

L'OPINION DES CHAMPIONS BELGES SUR LE MATCH GAUDIN - NADI

Il y a trois noms glorieux dans les annales des armes, qui dominent toute l'histoire de l'escrime contemporaine :

Louis Mérignac, Lucien Gaudin, Nedo Nadi.

La France et l'Italie ont vu naître beaucoup d'escrimeurs de grande classe, nombre de « prima-spada » doués d'une maîtrise remarquable, force amateurs de talent.

Mais, parmi tous ces virtuoses venus de Toscane, de Lombardie, de Bretagne ou de Vendée, trois êtres d'exception, favorisés des dieux et possédant le *génie de l'escrime* se détachent nettement :

Louis Mérignac, Lucien Gaudin, Nedo Nadi.

Ils représentent à mes yeux des SOMMETS que les plus courageux, les plus tenaces, les plus travailleurs atteignent bien rarement.

Parmi ces derniers, je range mon excellent ami Aldo Nadi, que je tiens en grande sympathie, car il est sportsman accompli et gentleman parfait.

Il porte dignement, fièrement, un nom lourd de lauriers loyalement acquis, et il pense : « Là où l'Aîné a passé, le Cadet passera ! »

Aujourd'hui donc, il veut à son tour, et pour son propre compte, tenter l'ultime ascension vers l'Apothéose.

Il a défié l' « as des as » ! Nous lui en reconnaissons le droit. Son geste est crâne, courageux, élégant : bon sang d'ailleurs ne peut mentir.

Mais la tâche s'annonce rude : c'est un Gaudin « valide », en pleine possession de ses extraordinaires moyens qui va lui barrer la route et je présume fort qu'il ne passera pas !

Aldo vaincu ne sortira pas du combat diminué à nos yeux : il lui restera le mérite d'avoir osé.

Victor BOIN,
Lieutenant-Aviateur,
Ex-champion de Belgique.

J'ai assisté, à Anvers, à la rencontre Aldo Nadi-Lucien Gaudin, lors du match France-Italie. J'étais une des rares personnes à qui Gaudin avait fait part de son accident au pied lors d'une rencontre précédente. Le match fut court ; les coups furent nets, indiscutables. Aldo fut vainqueur par 3 à 1. J'en fus impressionné et immédiatement je me dis que cette rencontre demandait une revanche. Celle-ci s'imposait par la suite lorsque Nedo Nadi, incontestablement alors beaucoup plus fort que son frère Aldo, fut battu par Gaudin. Je pense que pour oser ce match en vingt touches Aldo Nadi doit se sentir en progrès sérieux depuis Anvers, car sinon Gaudin doit le battre facilement. Aldo a un jeu terriblement vite et difficile à déchiffrer ; peut-être surprendra-t-il au début son adversaire ; mais Gaudin a tant de ressources... Ce sera en tous cas « le match » de l'année entre deux adversaires, qui, quel que soit le résultat, n'en sortiront nullement diminués. Pourvu surtout que le jury soit à la hauteur de la difficile mission qu'il aura et que nous n'assistions plus comme après tant de matches franco-italiens à une polémique si funeste pour notre beau sport ! !

Paul ANSPACH,
Capitaine de l'Equipe nationale belge,
Champion olympique de 1912.

Le match Gaudin-Aldo Nadi soulève d'ardentes polémiques et crée des discussions sans fin entre tireurs français et italiens. Chaque nation a l'espoir, la certitude même de voir triompher son champion et, par là, son escrime.

Les tireurs belges qui connaissent Lucien Gaudin, et qui virent Aldo Nadi aux Olympiades d'Anvers, semblent unanimes quant à la victoire probable du Français.

Pour ma part, lorsqu'on m'apprit le défi lancé par l'Italien, je ne pus y croire et rectifiai mon informateur, lui disant : « Tu dois avoir mal lu, c'est de Nedo Nadi qu'il s'agit. » Cette idée resta d'ailleur ancrée dans mon cerveau, jusqu'à la lecture du dernier numéro de la publication chère à Delevoye.

Je doute fort que mon ami Aldo — malgré sa souplesse et sa formidable allonge — parvienne à totaliser douze ou treize touches, tellement me semble merveilleuse et inégalable la virtuosité de Lucien Gaudin.

Robert FEYERICK.

Ce que je pense du match Gaudin-Aldo Nadi ?

Si c'est de l'issue du résultat brutal, ce sera j'en suis sûr le triomphe du grand as français. Mon pronostic est cette fois-ci plus simple à établir que lors du match Carpentier-Dempsey, et comme l'avenir me donnera raison, ne me prenez pas, je vous prie, pour un grand prophète...

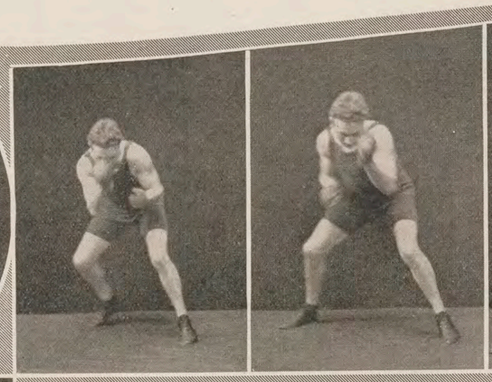
Gaudin doit gagner parce qu'il est le meilleur, parce que nul mieux que lui n'a de la main et de la tête ; parce que son jeu est complet, sa main va dans toutes les lignes, l'exécution suit instantanément sa pensée. Il ne se contente pas du coup simple ou d'à-propos *et combine*, comme disent les Italiens, à la deuxième ou troisième intention. En termes d'escrime, il travaille à contretemps.

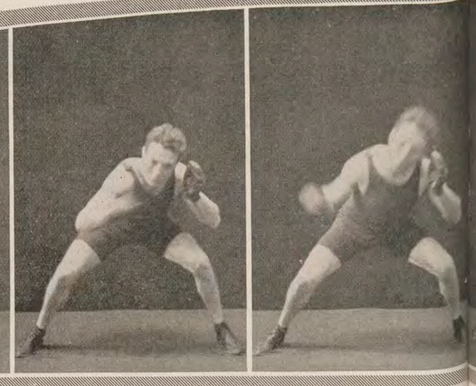
Aldo Nadi est-il à la hauteur de son frère, du si sympathique Nedo ? Ceci n'est pas prouvé. Sa victoire sur Gaudin aux Olympiades d'Anvers n'est guère concluante et doit être plutôt considérée comme un accident... Or, pour moi, Nadi, certes, est un grand champion, très grand, mais il est surtout redoutable par sa vitesse vertigineuse, son à-propos à profiter des moindres erreurs ou défaillances de son adversaire.

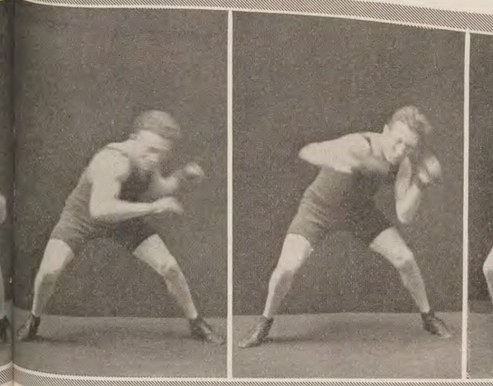
Gaudin lui donnera-t-il des « ouvertures » ? Je ne le pense guère. Alors l'issue de la rencontre n'est pas douteuse.

Jacques OCHS.

La Vie au
Grand Air







QUI GAGNERA? LEDOUX OU CRIQUI?

Par Jacques MORTANE

LE 4 FÉVRIER, ENFIN, NOUS ASSISTERONS A UN GRAND MATCH DE BOXE. — LEDOUX, CHAMPION D'EUROPE DES POIDS COQS, RENCONTRERA CRIQUI, CHAMPION DE FRANCE DES POIDS PLUMES. — UN TIMIDE PRONOSTIC

Il y a si longtemps que les organisateurs de boxe nous présentent des matches sans intérêt que nous croyons rêver en apprenant que, le 4 février prochain, nous aurons l'occasion d'assister à un admirable combat, mettant en présence deux hommes de grande valeur, et, ce qui ne gâte rien, de qualité à peu près égale. Ah ! quelle odeur de sucre, destinée à assainir, nous monte au nez et comme nous nous trouvons purifiés de toutes ces rencontres banales, auxquelles le cadre du Palais des Sports ne suffit pas à procurer un intérêt quelconque. Enfin, un vrai match va nous être offert. Pourvu que la mode en soit lancée !

Nous avions fini par croire que jamais Charles Ledoux et Criqui ne seraient réunis dans le même ring. Ceux qui, venus dans la carrière alors que leurs aînés y sont encore, et qui ignorent le mercredi ce qu'ils ont écrit le mardi, avaient déclaré avec cette outrecuidance, apanage de la jeunesse d'aujourd'hui et de l'ignorance de toujours, que Ledoux ne voudrait jamais de ce combat, quoique ce soit lui qui l'ait demandé le premier. Et la presse ne fut pas toujours très aimable pour le grand petit champion qui, avec Mlle Suzanne Lenglen, partage le privilège de ne pas être très soutenu par les journalistes. On ne sait d'ailleurs pas pour quelle raison. J'avoue que Ledoux ne s'en porte pas plus mal et qu'il a encore des moyens de forcer l'admiration de tous par sa belle attitude dans le ring. Mieux vaut une publicité, obtenue par la valeur personnelle, que par des démarches et supplications.

Nous nous contenterons d'étudier avec la plus grande impartialité la carrière des deux adversaires du 4 février : Charles Ledoux, comparé à un ouragan déchaîné, Eugène Criqui, surnommé le roi du knock-out. Tous deux ont à peu près le même âge : Ledoux est né le 27 octobre 1892, à Pougues-les-Eaux, Criqui vit le jour le 15 août 1893, à Paris. Celui-là débuta en 1909 et Criqui en 1910. Le premier est toujours resté poids coq, oscillant entre 53 et 54 kilos; Criqui est devenu poids plume, avec l'obligation, pour lui, de se présenter à 55 kilos le soir du match contre Ledoux. Tous deux ont fait héroïquement la guerre. Ils sont également sympathiques. Enfin, ils allèrent moissonner de nombreux lauriers à l'Étranger, l'un, plusieurs fois, en Amérique; Criqui, une fois en Australie. Celui-ci mesure 1 m. 62, ayant ainsi sur Ledoux un avantage de 8 centimètres.

LES HOMMES QU'ILS ONT RENCONTRÉS L'UN ET L'AUTRE

Pouvons-nous trouver un point de comparaison entre les deux adversaires d'après leur record ?

Tout d'abord, rappelons le combat qu'ils fournirent l'un contre l'autre. Le 10 juillet 1914, Charles Ledoux triompha de Criqui, à Paris, l'obligeant à abandonner à la 12e reprise.

Lepreux, Durocher, Dastillon, Gaillard, Grassi, Tommy Noble, Wyns, Walter Ross ont été rencontrés par Criqui. Celui-ci, en 1911, battit Lepreux aux points en 8 rounds ; en 1912, il l'obligea à abandonner au 13e round, puis, fit match nul avec lui en 10 reprises; en 1913, il fut vaincu aux points en 10 rounds par Lepreux; en 1914, il gagna aux points, en 20 reprises ; en 1918, Lepreux fut battu aux points en 6 rounds.

Ledoux ne rencontra Lepreux qu'une fois, en 1913, et le mit knock-out au 11e round.

Grassi fit un match nul de 12 reprises, en 1912, avec Criqui, puis fut mis knock-out en 3 reprises (1918), battu par arrêt du combat au 7e round et par abandon au 2e, la même année, par abandon au 8e en 1919 et par knock-out en 1921. Ledoux battit Grassi deux fois par abandon au 5e round et aux points en 6 reprises en 1910.

Criqui battit Durocher en 6 reprises, aux points en 1910 ; en 10 reprises aux points, en 1912 ; en 15 reprises aux points, en 1914 ; en 6 reprises aux points, en 1917 ; par knock-out au 3e round, puis au 6e, l'arbitre arrêtant le combat, en 1918.

Charles Ledoux, lorsqu'il rencontra Durocher, en 1914, le mit dans un tel état que l'arbitre arrêta le match au 3e round. En 1919, en un round, le métis fut mis knock-out.

Dastillon fut disqualifié au 4e round, en 1911, perdit aux points en 15 rounds, en 1912, telles furent ses rencontres avec Criqui.

Par Ledoux, Dastillon fut mis knock-out en 6 rounds, en 1913, et en 42 secondes, en 1921.

Avec Gaillard, Criqui remporta la victoire par abandon à la fin du 5e round, en 1921.

En 1909, Gaillard fut battu aux points en 6 reprises par Ledoux, puis prit sa revanche aux points, en 10 rounds, en 1912, abandonna au 11e, la même année, fut disqualifié au 7e, encore en 1912.

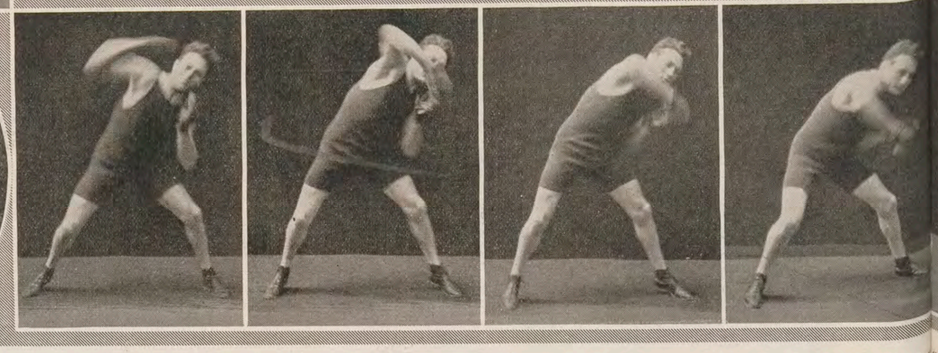
Lorsque Criqui rencontra Tommy Noble, en 1919, il abandonna au 10e round, puis fit match nul en 20 reprises, deux mois après.

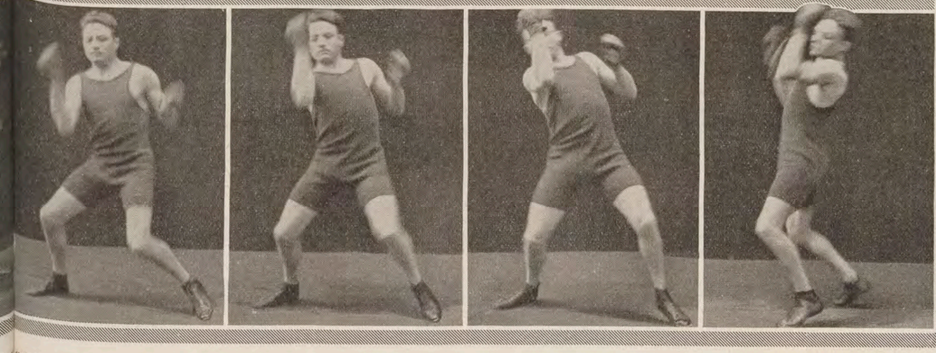
Ledoux battit le même Tommy Noble par knock-out au 10e round, en 1919.

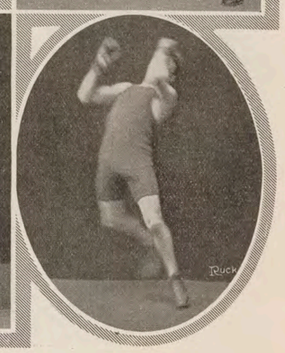
Wyns, l'actuel champion d'Europe des poids plumes, fut vaincu aux points en 10 reprises par Criqui, en 1918, et knock-out en 6 rounds par Ledoux en 1913.

Quant à Walter Ross, Charles Ledoux, malade, atteint d'une bronchite grave, l'obligea à abandonner au 12e round en 1919.

Criqui vainquit Walter Ross par knock-out au 15e round, en 1919.

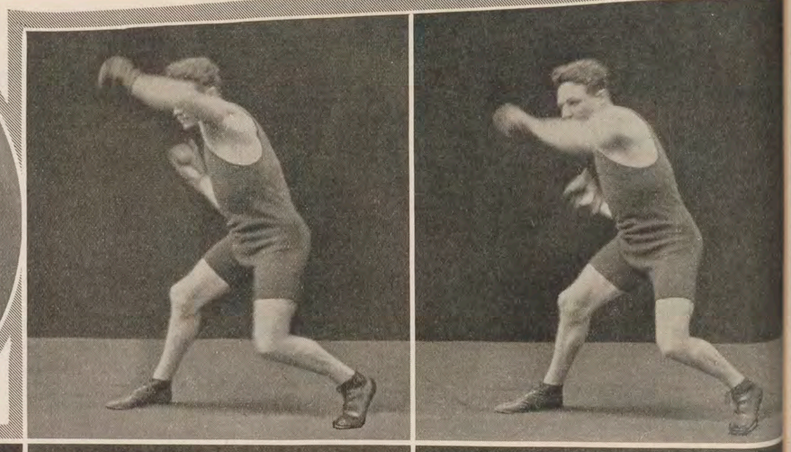


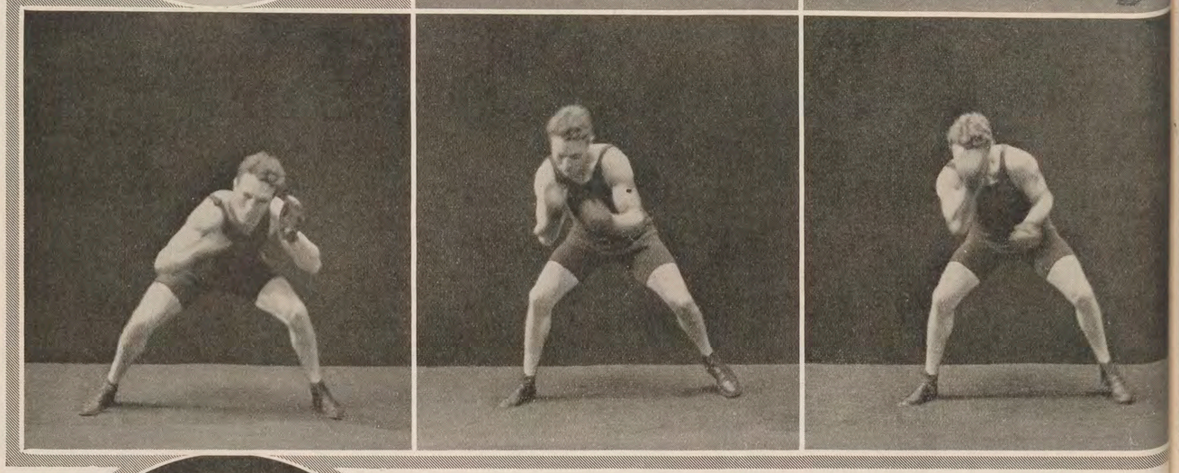




L'ENTRAINEMENT DE LEDOUX CONTRE SON OMBRE, CINÉMATOGRAPHIÉ

Nous sommes heureux de publier une série sensationnelle de documents cinématographiques dont nous nous sommes assurés l'exclusivité que le grand champion, Charles Ledoux, a bien voulu poser spécialement pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. De même que nous avons donné le shadow-boxing de Georges Carpentier, qui eut un si grand succès, nous faisons paraître le shadow-boxing du boxe contre l'ombre, du champion d'Europe de poids coqs. Nous le voyons ainsi dans toutes les positions si caractéristiques de sa méthode, qui font de lui l'adversaire le plus redoutable à son poids. Ces clichés présentent une valeur documentaire qui n'échappera pas, même au profane, et seront infiniment utiles aux boxeurs qui voudront se donner la peine de les étudier.





CHARLES LEDOUX *(en haut)*
Champion d'Europe des poids coqs, qui rencontrera Criqui, le 4 février.

LA CINÉMATOGRAPHIE DE
Nous donnons, ici, la fin des documents posés spécialement pour la *Vie au Grand Air*, p

LES GRANDES VICTOIRES DE CRIQUI

Criqui, lorsqu'il se rendit en Australie, réussit à remporter toutes ses victoires par knock-out. Il battit ainsi Blackburn, en 9 reprises; Jack Green, en 4; Bert Spargo, en 18; Jerry Sullivan, en 13. Depuis son retour en France, au début de 1921, il n'a jamais connu la défaite et aucun de ses combats n'est allé jusqu'à la limite.

Avant la guerre, il n'avait pas rencontré d'adversaires étrangers de grande classe, étant nettement barré dans la catégorie des poids coqs par Charles Ledoux, son rival actuel.

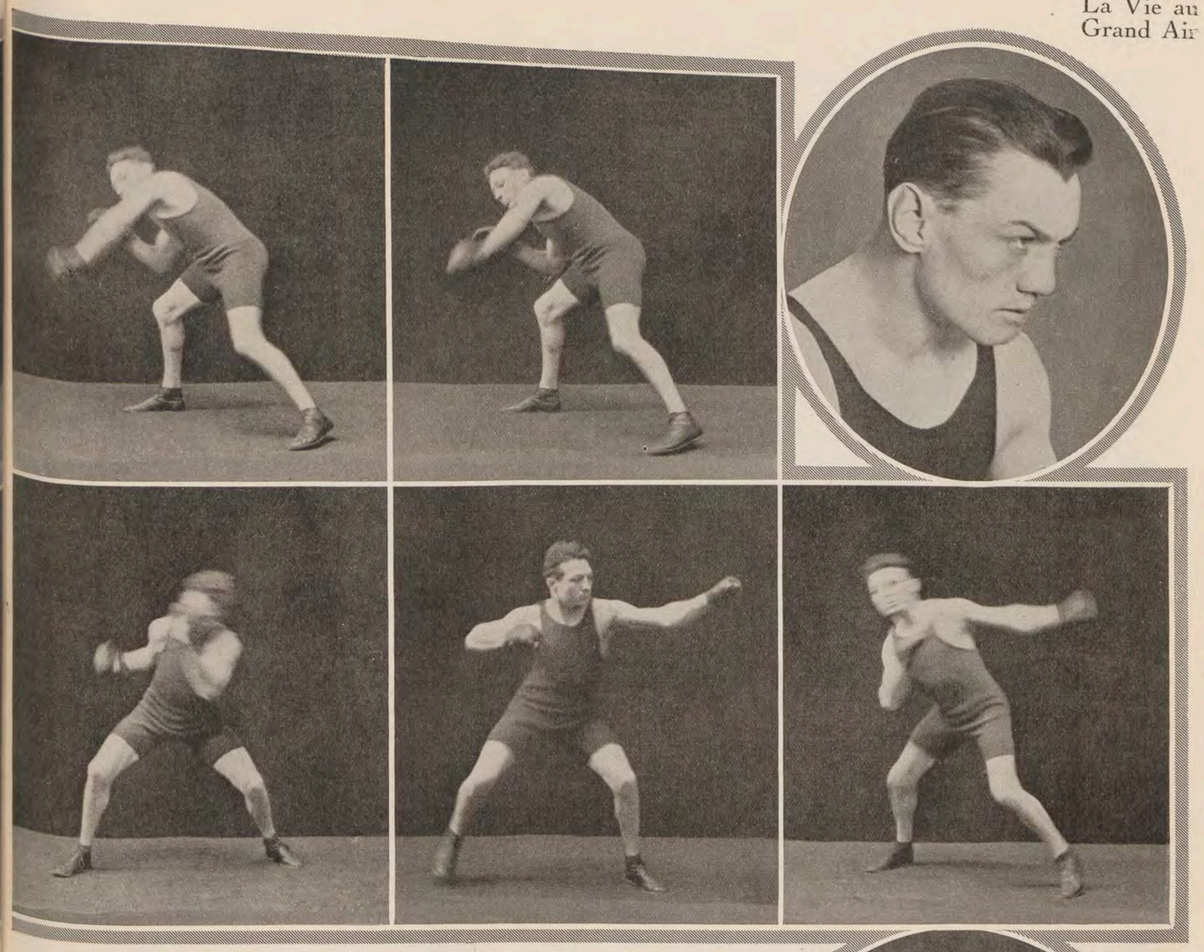
Notons à titre documentaire, qu'il vainquit, en 1912, Francis Charles, aujourd'hui champion de France des poids mi-moyens. Celui-ci abandonna à la 17e reprise.

Signalons également une victoire aux points en 10 reprises, en 1913, sur Bouzonnie, devenu champion de France des poids mouches et de nombreux succès sur Grassi.

Jusqu'à son retour de la guerre, Criqui ne semblait pas posséder le poing qui endort. Sur 51 combats, il n'avait obtenu que 5 victoires par knock-out : Jim Barett, à Paris, au 2e round (1911) ; Chicken, à Paris, au 9e (1912) ; Demey, à Paris, au 6e (1913) ; Pat Mac Allister, à Paris, au 10e (1914) ; Jim Harry, à Bordeaux, au 8e (1914). Il avait remporté 33 victoires aux points. Les autres rencontres se répartissaient en 7 matches nuls, 6 défaites.

Il a encore de la peine à trouver sa voie après sa démobilisation : en 1917, il remporte 6 victoires sur 6 combats, mais une seule par knock-out, sur Mareil, à Bordeaux (9e reprise). 1918 est plus favorable : 17 matches, tous gagnés dont 7 par knock-out, 2 par abandon, 2 arrêts par l'arbitre (Grassi, Durocher) et 6 aux points. En 1919, 11 matches : 4 victoires par knock-out, 4 par abandon, 1 match nul, 2 défaites, une par Tommy Noble, Criqui abandonnant à la 10e et avant-dernière reprise, et l'autre par l'Américain Pal Moore, le Français se retirant au 14e round.

Mais en 1920, Criqui, sur ses 5 rencontres ne remporte que des victoires par knock-out, de même qu'en 1921. Le surnom qu'on lui a décerné de « roi du knock-out » semble donc un peu exagéré, surtout si on compare ses mises hors de combat à celles de Charles Ledoux, qui, à ce point de vue, fit toujours l'admiration des compétences.



LA MÉTHODE LEDOUX
Charles Ledoux, notre prestigieux champion. Nous nous en sommes assuré l'exclusivité.

UN REDOUTABLE KNOCK-OUTEUR

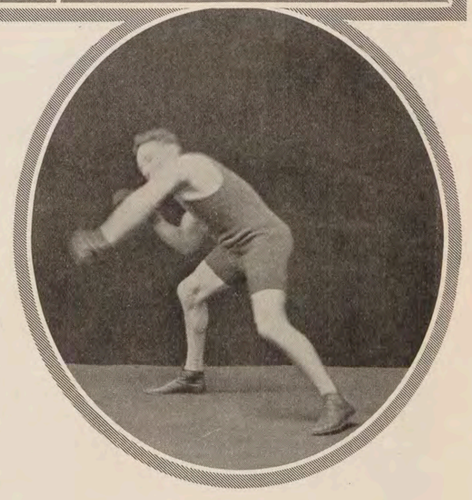
Il est en effet difficile de trouver une carrière aussi bien remplie que celle de Charles Ledoux, tant par la valeur des adversaires que par la rapidité et le nombre des victoires. Je ne crois pas qu'il y ait un homme ayant rencontré autant de champions.

Jugez-en : en 1909, Charles Ledoux fut battu aux points, en 15 rounds, par Georges Carpentier, alors poids coq. Ajoutons qu'au cours de la rencontre, le champion du monde des poids mi-lourds avait été expédié au sol par le champion d'Europe des poids coqs. Puis, à Londres, en 1912, Ledoux battit au 10e round, le combat étant arrêté par l'arbitre, Joe Bowker qui était allé 10 fois au sol, pendant les 9e et 10e reprises. Or, le vaincu était un ancien champion du monde. La même année, Ledoux devenait champion d'Europe des poids coqs, en mettant knock-out au 7e round, Digger Stanley, champion d'Angleterre. Il va en Amérique et fait un sans décision de 6 rounds avec Kid Williams, champion du monde. En 1913, il knock-oute Arthur Wyns, devenu champion de Belgique et champion d'Europe des poids plumes. En 1914, il oblige à abandonner Criqui, devenu champion de France des poids plumes. En 1919, il obtient le même résultat au 16e round, sur Jim Driscoll, qui fut peut-être le plus remarquable champion d'Angleterre.

Il met également en déroute les champions d'Angleterre, Tommy Noble et Walter Ross. Il joue avec Christian, champion de Suisse. Il knock-oute en 6 rounds, Johnny Coulon, ancien champion du monde, en 11 rounds John Higgins, champion d'Angleterre. En Amérique, il rencontre Joe Lynch devenu champion du monde, Pete Herman ancien champion du monde et Johnny Buff actuel champion du monde.

Peut-on rêver record plus magnifique ? Notez que jamais au cours de ses quelques 150 combats, Charles Ledoux ne fut seulement ébranlé. Contrairement à son prochain adversaire, il a remporté la majorité de ses succès par knock-out ou abandon.

En 1909, année de ses débuts il fournit 19 rencontres qui se terminèrent par 16 victoires par knock-out, 1 par abandon, 1 aux points et une défaite aux points (par G. Carpentier). En 1910, 13 combats : 4 victoires par knock-out, 1 par abandon, 1 par disqua-



CRIQUI *(en haut)*
Eugène Criqui, champion de France des poids plumes, prochain adversaire de Ch. Ledoux.

lification, 4 aux points, 1 match nul avec Dorgueille, une défaite aux points par Paul Til, 1 par abandon avec Bill Ladbury (4e round). En 1911, il fournit 15 matches : il en gagne 6 par knock-out, 4 par abandon, 3 aux points et est battu aux points par Johnny Hughes (10 reprises). En 1912, 13 combats : 4 victoires par knock-out, 2 par arrêt, 1 par abandon, 1 par disqualification, 3 matches sans décision, 2 défaites aux points, l'une par Georges Gaillard, vaincu deux fois de suite la même année, l'autre par Digger Stanley (20 rounds) mis knock-out, en 7 reprises, quelques semaines après. En 1913, 8 combats : 4 victoires par knock-out, 1 par abandon, 1 match nul, 2 défaites : aux points, en 20 rounds, par Eddie Campi, l'autre par abandon, au 16e round, Kid Williams s'acharnant dans les coups bas. Ces deux échecs, est-il besoin de l'ajouter, furent subis en Amérique. En 1914, 5 combats : 2 victoires par knock-out, 2 par abandon, 1 par arrêt. En 1919, 6 combats : 4 victoires par knock-out, 2 par abandon. En 1920, 15 combats : 6 victoires par knock-out, 2 par abandon, 4 matches sans décision, 1 nul (avec Joe Burman), 2 défaites aux points, l'une par Jack Sharkey (15 rounds), l'autre par Kid Williams (12 rounds), toutes deux sujettes à caution, si l'on se reporte aux comptes rendus des journaux américains qui, la plupart accordaient la victoire au Français. Kid Williams notamment fut envoyé plusieurs fois au sol et termina en titubant. Quant à Sharkey, il avait été tellement martelé qu'il dut interrompre l'entraînement pendant plusieurs semaines.

Enfin, on peut dire que 1921 fut l'année où Charles Ledoux atteignit l'apogée de sa forme et connut les plus belles injustices. Après avoir knock-outé Dastillon en 42 secondes, il partit en Amérique où il rencontra: le 12 juillet, Joe Burman ; le 10 août, Johnny Buff ; le 24 août Dan Kramer ; le 5 septembre, Pete Herman. Peut-on rêver adversaires plus redoutables et plus nettement champions ?

Joe Burman est considéré comme l'un des plus adroits poids coqs d'Amérique. L'arbitre lui donna la victoire, mais l'unanimité de la presse accordait la décision à Ledoux, blâmait l'arbitre et ajoutait : « C'est le plus beau match disputé en Amérique depuis la dernière décade, et le Français devait en être le vainqueur. »

Johnny Buff est devenu depuis champion du monde des poids coqs. Or, au moment où la décision fut rendue en sa faveur, la salle conspua l'arbitre, de même qu'elle l'avait fait chaque fois que l'Américain, épuisé par les attaques de Ledoux, avait la possibilité de se remettre, grâce aux incorrections du juge. Deux fois Buff alla à terre. Il fut souvent sur le point d'être achevé, et c'est alors que l'arbitre s'interposait. De l'avis de tous les journaux encore, Ledoux avait triomphé de loin.

Kramer, réputé comme un poids plume qui « décollerait la tête du Français », fut expédié au sol et eut toutes les peines du monde à terminer.

Pete Herman, alors champion du monde, fut également surclassé. Les journaux de la Nouvelle-Orléans portaient en titre : « Ledoux trop habile pour Herman » et déclaraient que le Français s'était montré supérieur et meilleur tacticien. D'après eux, Ledoux avait eu l'avantage dans la plupart des rounds et l'Américain n'avait aucune efficacité contre lui, ne sachant que faire pour venir à bout d'un semblable boxeur. Ils rapportaient ce propos de Pete Herman : « J'ai essayé de le frapper, mais ce gaillard-là est trop agile, je n'ai pas pu parvenir à l'attraper. »

Rentré en France, Ledoux va à Hanley rencontrer un honnête boxeur du Pays de Galles, Harrisson. Le combat jugé par un arbitre du pays se termine par la victoire aux points de l'Anglais. Cet arbitre fit mieux encore que les Américains : Ledoux envoya son adversaire à terre quatre fois, il l'eut à sa merci à maintes reprises, mais jamais le juge ne compta les secondes, et chaque fois qu'il voyait son ami tituber, il empêchait le Français de frapper. Les rounds ne duraient pas les trois minutes réglementaires. Ils étaient arrêtés chaque fois que l'Anglais montrait des signes de défaillance. Le major Wilson écrivit d'ailleurs au lendemain du match, dans le *Daily Express* : « En toute conscience, je déclare sur mon honneur que Ledoux devait avoir la décision. »

Tel est l'homme qui va être opposé à Criqui.

QUI GAGNERA ?

Il semble lorsqu'on a lu l'étude impartiale de la carrière des deux rivaux que le choix d'un vainqueur doit être favorable à Charles Ledoux. Il est le plus « roi du knock-out » des deux, si j'ose dire. Certes, Criqui a fait une magnifique tournée aux Antipodes, mais les Australiens ne sont pas aussi remarquables que les boxeurs américains, surtout dans la catégorie des poids coqs et des poids plumes où les hommes de classe sont légion. On peut comparer la valeur des champions australiens à celle des Anglais, sans plus.

Ledoux a rencontré avec succès, sinon toujours officiellement, du moins officieusement, les meilleurs pugilistes du monde entier. Il est doué d'une force de résistance incomparable et d'une puissance qui ne pardonne pas. Georges Carpentier, lui-même, alors qu'il était poids moyen, ne déclarait-il pas n'avoir jamais été frappé aussi fort que par Ledoux, un jour à l'entraînement ?

Criqui est un boxeur de très grande valeur certes, loin de moi l'idée de le diminuer, mais vraiment a-t-il le passé de son rival ? De plus, n'éprouvera-t-il pas un certain handicap du fait qu'il sera forcé de se faire maigrir ? La partie sera dure : Criqui sait l'ombre qu'une défaite marquerait à son record. Le champion de France poids plume, battu par le champion d'Europe poids coq, serait forcément amoindri. Tandis que Ledoux ne risque rien, étant le meilleur de sa catégorie et s'attaquant au meilleur Français — et sans doute Européen — de la catégorie supérieure.

Je crois fermement à la victoire de Charles Ledoux dont les rentrées à l'estomac épuiseront sans doute le scientifique et brillant Criqui. De toutes façons, nous assisterons à une merveilleuse rencontre et nous devons remercier, avant tout, organisateurs et boxeurs qui apporteront cette modification totale aux mœurs actuelles.

Jacques MORTANE.

L'ESPRIT DU RUGBY

Par F. ESTRADE

LES JOUEURS DE RUGBY D'OUTRE-MANCHE PLACENT AVANT TOUTES CHOSES L'ESPRIT DU JEU, " RUGBY SPIRIT ". IL PROCÈDE DE TROIS SENTIMENTS : AMOUR DÉSINTÉRESSÉ DU SPORT; LOYAUTÉ SUR LE TERRAIN ; MÉPRIS DU DANGER.

UNE expression, « Rugby Spirit », l'esprit du rugby, revient sans cesse, comme un leit-motiv, sous la plume de tous ceux, reporters ou critiques, qui, outre-Manche, traitent du sport du ballon ovale. Existe-t-il donc chez ses adeptes une mentalité distincte ? Le comprennent-ils d'une façon qui n'est pas celle dont on envisage les autres sports et y a-t-il une manière de concevoir le jeu propre aux vrais « ruggers » ?

A tout propos ces deux mots reviennent ; ils sont répétés comme une véritable obsession. Il est certain qu'ils représentent pour les Anglais quelque chose d'indiscutable.

Mais non pas quelque chose de très net. Cela me semble, au contraire, un sentiment fort complexe et impossible à enfermer dans une formule. Le « rugby spirit » est sans cesse invoqué dans des polémiques ; il n'est pas un manuel de rugby qui ne lui consacre un chapitre spécial. Et, malgré cette abondante littérature, je l'avoue, je n'en suis guère plus avancé dans la compréhension de cette idée. Car ce sont souvent les sentiments les plus essentiels qui sont le plus ardus à définir. Et le « rugby spirit » pourrait être considéré comme le postulatum d'Euclide du rugby anglais.

J'entends bien qu'il n'est point aussi nécessaire à la pratique de ce jeu que le postulatum de l'existence des lignes parallèles l'est à la géométrie. Cependant il ne manque point de créer parfois quelque mésintelligence entre les « ruggers » anglais, écossais et irlandais, dépositaires de la pure tradition, et leurs émules des autres pays. Je ne parle pas de nous, Français, qui sommes bien excusables de ne point nous être encore assimilés ce sentiment profond, mais même des Gallois et des coloniaux.

Aux premiers, les critiques anglais font constamment le reproche de « truquer », ce qui est contraire au « rugby spirit » et même je ne suis pas bien sûr que les dépositaires de celui-ci n'aient pas considéré en leur temps comme de diaboliques inventions certaines nouvelles tactiques, pourtant fort légitimes, telles que le quatrième trois-quarts ou le coup de pied de déplacement. Quant aux coloniaux, ils doivent surtout d'avoir été écartés de l'International Board à la crainte de les voir tenter d'apporter un changement à la tradition.

Je ne crois pas sans intérêt que nous essayions de nous rendre compte de ce qu'est cet esprit du jeu. Il a été acquis par nos voisins grâce à une longue tradition, il repose sur des coutumes autant dire séculaires. Il aboutit à un ensemble d'idées et de lois presque inconscientes et qui ne sont écrites nulle part, mais qui n'en ont pas moins d'autorité. Et il ne faut point chercher ailleurs la raison de ces méthodes d'arbitrage qui déroutent parfois nos joueurs et notre public lorsqu'ils voient officier un referee d'outre-Manche.

Aussi, sans doute, d'envisager cet esprit du jeu, sinon tel qu'il est, du moins tel qu'il devrait être, pourrons-nous tirer quelques leçons profitables.

Ce sur quoi les Britanniques sont d'accord, c'est qu'il faut jouer le jeu pour l'amour du jeu. Ce n'est peut-être pas là une loi du rugby seulement : c'est un principe que l'on pourrait placer devant les yeux de tous les sportsmen, quel que soit leur exercice préféré. Cependant il est peu de sports où, dans la réalité, ce principe soit poussé aussi loin dans ses conséquences.

La première est l'horreur du professionalisme. Un Anglais, et surtout un Ecossais, ne conçoit pas — et il faut prendre ce terme dans son sens le plus littéral — un joueur professionnel de rugby. D'abord parce que, en Angleterre, en Ecosse et en Irlande, le rugby n'est guère pratiqué que par des gens de qui le rang social écarte tout soupçon de professionalisme et tout désir de tirer profit du sport.

Puis, parce que, pour celui qui est bien pénétré du « rugby spirit », le spectateur ne compte pas. Ce serait une vraie tentative que d'essayer de faire accepter par un rugger de la formule classique cette idée que telle modification aux règles du jeu le rendra plus intéressant et plus agréable à voir jouer.

La Nouvelle-Zélande, secondée par l'Australie et par le Sud-Afrique, avait, il y a deux ou trois ans posé pareille question. J'entends

BRISSAUD TENTE DE S'ÉCHAPPER AU COURS DU MATCH DE SÉLECTION DE LIMOGES

Le grand nombre de prétendants au titre d'international nous a valu, pendant le mois de décembre, plusieurs matches de sélection. Deux de ceux-ci se jouèrent à Limoges, le 4 décembre. Ils mettaient aux prises de vieux joueurs et de nouveaux espoirs. Les anciens montrèrent plus de qualités que les jeunes, et c'est sur leur valeur que reposèrent tous nos espoirs pour le match France-Ecosse.

encore C. M. Usher, le capitaine du quinze d'Écosse déclarer à ce sujet : « Je joue un jeu qui me plaît tel qu'il est et parce qu'il me plaît. Je ne vois pas pourquoi l'on essaierait d'augmenter le plaisir des spectateurs en diminuant le mien. »

Ce souci du parfait amateurisme, cette idée de la souveraineté du joueur vont, chez certains, jusqu'à leurs extrêmes limites. A un dîner du Rosslyn Park R. F. C., le major Hartley put aller jusqu'à dire qu'entraîner un team international de façon systématique était contraire à l'esprit du jeu. Cela fit quelque bruit et je dois dire que, même en Angleterre, cette opinion parut excessive.

Une conséquence du « rugby spirit » qui nous touche de plus près est son influence sur l'interprétation des règles du jeu. Celles-ci contiennent une part incontestable d'indétermination. Sauf peut-être la boxe, avec laquelle le rugby ne manque pas de points de ressemblance, il n'est pas d'autre sport où l'arbitre ait à faire preuve d'autant d'initiative et où il lui soit aussi largement permis d'apprécier personnellement ce qu'il peut laisser faire et ce qu'il doit interdire. Je note en passant que c'est là un point duquel le public français ne me paraît pas suffisamment pénétré.

C'est que les lois du rugby placent avant toutes choses cet esprit du jeu qu'elles s'efforcent de serrer de près sans y parvenir toujours. Dans une circulaire aux joueurs et aux arbitres, publiée en 1906, l'International Board déclarait : « Le Board tient à attirer spécialement l'attention sur ce point que le jeu doit être joué dans l'esprit qui a fait écrire ces lois... »

Cet esprit réside surtout en ceci que le rugby doit être joué avec loyauté et que ses règles, si elles doivent être respectées, ne doivent point servir à donner par elles-mêmes et grâce à une sorte d'habileté chicanière, un avantage à l'un ou à l'autre camp. L'arbitre est sur le terrain, non pas précisément pour appliquer avec précision une loi écrite, mais avant tout pour veiller à ce que le jeu soit pratiqué avec des procédés loyaux, avec des tactiques franches.

LA PARTIE RACING-BÊZIERS

L'Association Betterroise rencontrait, le 11 décembre, à Colombes, le Racing. Le match, joué par un temps des plus favorables, n'avait attiré qu'un nombre restreint de spectateurs. Le jeu fut des plus intéressants, très mobile et plein d'imprévu ; il fut surtout rendu passionnant par les attaques des trois quarts. Les équipes, de force égale, terminaient la partie sur la marque de 10 points à 9 en faveur de Béziers.

LE MATCH DE SELECTION DE CARCASSONNE

Après les rencontres de Limoges, le Comité de sélection avait organisé le 18 décembre, un dernier match à Carcassonne, afin de désigner les membres de l'équipe de France. Voici Mandret en possession du ballon à une sortie de mêlée. Il a réussi à percer, mais, serré de près par Bernardel et par Filippi, il se prépare à faire la passe à un de ses équipiers.

Voilà donc déjà deux faces de cet esprit du rugby ; mais l'une et l'autre, à la vérité extérieures à l'action même du jeu. Il est une autre part de ce « spirit », la plus importante sans doute et qui en fait un sport que bien peu égalent.

C'est cette volonté de vaincre, cette ténacité, cette fougue, que les Britanniques nomment d'un mot auquel je ne trouve pas d'équivalent littéral : « enthusiasm ». Il faut que le joueur de rugby consente à courir les risques du jeu.

« Il arrive fréquemment, dit un manuel anglais, que de deux équipes ce soit la meilleure qui perde ; celle-ci est mieux entraînée et son jeu est plus sûr. Le quinze qui joue moins bien, mais qui est plus « enthousiaste » sera toujours vainqueur. »

Nous sommes ici arrêtés par une limite fort délicate à définir de façon certaine . celle qui sépare l'ardeur de la brutalité. C'est le point le plus difficile à déterminer, et qui ne peut être résolu que dans la conscience de chacun. Il est affaire de bonne foi, et, pour ainsi dire, de bonne éducation.

Si le rugby comporte ses risques, il ne convient point de les imaginer excessifs, au point de croire que ce sport est délibérément brutal ou vraiment dangereux. Mais il faut remarquer aussi que, pour qu'il ne le soit pas, il est nécessaire de ne point voir ces risques aggravés par la volonté des joueurs eux-mêmes.

Au cours des dernières saisons, la question a pu se poser en France, et tout le monde est d'avis que l'on ne doit pas hésiter à sévir contre ceux qui sont tentés d'oublier que le rugby est un jeu, non un combat. Mais la brutalité intentionnelle, si elle ne disparaît pas complètement, deviendra du moins de plus en plus rare.

Car elle est le plus souvent le fait de joueurs ou d'équipes qui croient pouvoir racheter, par un redoublement de vigueur, ce que leur science du jeu a de rudimentaire ; ces équipes, peu à peu, apprennent que ce n'est point là le bon moyen de parvenir à la victoire ; ces joueurs, de moins en moins, ont leur place dans un team de classe.

Il est caractéristique à cet égard de remarquer que nos grandes équipes, si elles jouent plus « dur » qu'elles ne le faisaient autrefois, jouent avec moins de brutalité intentionnelle : conséquence des progrès que leur tactique a accomplis.

Mais, à condition de savoir faire le départ entre la rudesse nécessaire du jeu et la brutalité inadmissible, on peut dire que cette volonté de vaincre contre tous risques domine le rugby. Grâce à elle l'on pourrait dire de lui, et avec autant d'exactitude, ce que, dans *Rodney Stone*, Conan Doyle écrit de la boxe :

« Le sport du Ring a contribué à développer ce mépris de la douleur et du danger qui a tant de fois contribué au salut du pays... »

Mais, comme le remarque son traducteur Albert Savine, Conan Doyle ne nie point « qu'à côté de l'entretien de cet idéal de bravoure et d'endurance il y eut, comme revers de la médaille, la brutalité des mœurs, la démoralisation qu'amène l'intervention de l'argent dans ce qui est humain... »

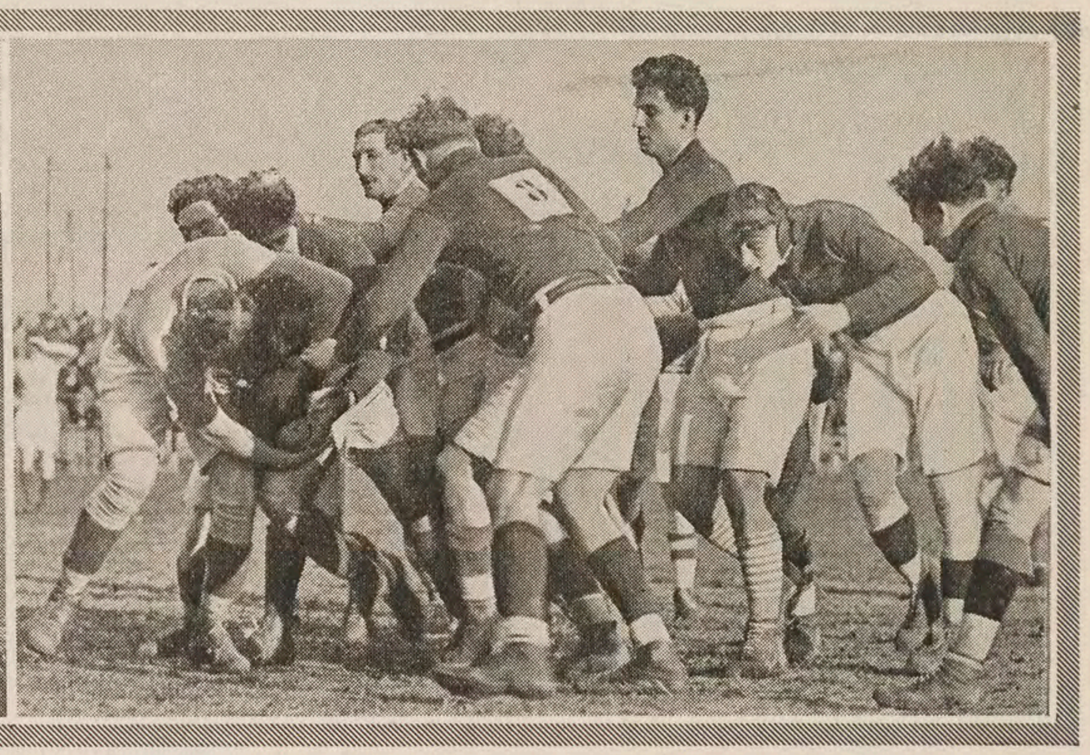
On peut voir, par ce que je viens de dire que le rugby, s'il mérite ces louanges a su éviter ces critiques. Et l'on conçoit que, pratiqué dans son esprit, il mérite d'être le sport-roi d'une jeunesse pleine d'énergie et de vaillance.

C'est pourquoi nous ne saurions trop sévir contre les brutalités, qui sont souvent regrettées dans les matches. Aux joueurs de comprendre que la science et l'adresse seules font gagner des batailles. La violence est l'arme des inférieurs.

F. ESTRADE.

UNE VUE D'ENSEMBLE DU MATCH DE CARCASSONNE

A une sortie de mêlée, Piteu vient de transmettre la balle à Pascot. Piteu, à Carcassonne, fut très remarquable commme à son habitude.



UN "TENU" PEU RÉGULIER

Pons, Picard et deux avants, dont on ne voit pas les visages, se disputent la balle qui devait être mise à terre pour être jouée au pied.

FOOTBALL

LA LIGUE, LES ARBITRES ET LES CHAMPIONNATS

Par Lucien GAMBLIN

LE FOOTBALL ERANÇAIS A BESOIN, POUR PROGRESSER ET SE METTRE AU NIVEAU DU FOOTBALL ÉTRANGER, DE CONNAISSANCES ET DU BON VOULOIR DE TOUTES SES COMPÉTENCES. LES QUERELLES INTESTINES NE PEUVENT QUE LUI CAUSER UN TRÈS GRAVE PRÉJUDICE

LE DIFFÉREND DE LA LIGUE DE PARIS AVEC SES ARBITRES

Depuis que la Ligue de Paris est formée et fonctionne à peu près normalement, il y a friction entre elle et les arbitres. Ceux-ci, imbus d'une valeur très contestable, tout au moins pour la plupart d'entre eux, se donnent des airs de dirigeants omnipotents et prétendent imposer leur volonté dans la conduite administrative et sportive des affaires de la Ligue parisienne de Football.

Tant que « Messieurs les Arbitres » n'appliquaient leurs théories impératives que sur les terrains de jeu où les victimes de ces personnages étaient les joueurs et les clubs, notre bonne Ligue fermait les yeux, ne voulant pas d'histoires et trouvant la tranquillité dans sa passivité.

Les joueurs étaient considérés par « Messieurs les Arbitres » comme des ennemis ; malheur au camp dont un joueur se permettait une réflexion au sujet de l'arbitrage. J'ai fréquemment eu l'impression que le directeur du jeu, lorsqu'il pénétrait sur le terrain, se disait en lui-même : « Je suis là, *moi*, tenez-vous bien, car je ne vous raterai pas, vous avez compris, n'est-ce pas ? Alors, attention ! »

En un mot, l'arbitre remplissait le rôle d'adjudant de quartier et je trouvais cela très détestable. Mais un jour, le 1er novembre, à l'occasion du match Paris-Londres, un très grave conflit se produisit entre les arbitres et les dirigeants de la Ligue, en voici les raisons :

Pour diriger la partie, M. Mesdach, du Comité de Lorraine, avait été désigné par la Commission des Arbitres. Une demi-heure avant le coup d'envoi, les Anglais réprouvèrent ce choix et demandèrent à se mettre d'accord sur le nom d'un arbitre connu et ayant fait ses preuves. Par solidarité pour leur collègue et avec juste raison, les arbitres parisiens refusèrent de se prêter à cette manœuvre et les dirigeants-ligueurs se trouvèrent bien embarrassés.

C'est alors que M. Stark fut accepté par les représentants des deux Ligues anglaise et française et, malgré les protestations des arbitres parisiens, il officia, l'on sait avec quel succès ! La médiocrité qu'il montra en cette occasion ne fit qu'augmenter les raisons de discorde, et à l'issue du match, les arbitres se réunirent et demandèrent au bureau de la Ligue de Paris de démissionner, d'urgence et d'office, le vice-président et le secrétaire général de ladite Ligue ! ! Pas plus, pas moins.

Le Bureau, vexé, trouvant que les arbitres outrepassaient leurs droits et se mêlaient de choses qui sortaient de leur compétence, répondit par la dissolution de la Commission des Arbitres de la Ligue parisienne. Après appel de ladite Commission, le Conseil ratifia la décision.

En somme, le malaise a empiré jusqu'à devenir un cas de maladie grave. Mais les petites rancunes personnelles sont assouvies et les victimes sont toujours les mêmes : c'est-à-dire les joueurs et les clubs. Ceux-là se plaignent de voir leurs matches arbitrés par des gens d'une bonne volonté évidente, mais d'une valeur encore moindre que celle de leurs devanciers. Quant aux clubs, ils voient leurs efforts à la merci d'un monsieur qui veut bien faire, mais dont le métier est trop jeune. Le référee actuel donne l'impression d'un apprenti.

Dans la querelle suscitée par la désignation de M. Stark, il y a évidemment des responsables, mais je crois que la faute initiale est celle de la Ligue, ne demandant pas un arbitre neutre pour diriger un match internations.

Car il est certain que pour un match internations, le seul moyen d'éviter des incidents d'arbitrage, quant à la partialité du directeur du jeu, est de faire arbitrer par un référee n'appartenant à aucun des deux pays en présence.

Il ne s'ensuit pas pour cela que nos « Chevaliers du Sifflet » eurent raison d'agir comme ils l'ont fait, au contraire.

Et leur qualité d'éducateur des joueurs et du public leur interdisait même de compliquer un état de choses suffisamment obscur et complexe.

Il paraîtrait qu'un accord définitif surviendrait prochainement; je le souhaite de tout cœur et les vrais amis du football français se réjouiront avec moi de voir cesser la querelle stupide qui entrave la marche ascendante de notre sport.

Nous ne sommes pas si brillants que nous puissions nous permettre de perdre un temps précieux à faire de la politique absurde. Laissons les beaux parleurs discuter entre eux et cherchons activement à progresser, ceci tant au point de vue de jeu qu'à celui de l'arbitrage.

C. A. S. GÉNÉRAUX CONTRE A. S. FRANÇAISE

Ce match fut joué le 18 décembre au stade Elisabeth. Après un début de partie assez calme, l'arbitre expulsait du terrain le joueur Boyer, du C. A. S. G.; une nouvelle faute s'étant produite, la même mesure était prise contre Carels, du même club. Celui-ci refusant de quitter le terrain, l'arbitre arrêtait le jeu et donnait match gagné à l'A. S. F.

RED STAR CONTRE F. E. C. DE LEVALLOIS

Après un début de saison difficile, le Red Star, champion de France 1921, s'est retrouvé peu à peu à la hauteur de sa vieille réputation. Le 18 décembre, il rencontrait à Saint-Ouen, le onze du Football Etoile Club de Levallois. Cette équipe, qui avait eu un début de saison brillant, succombait devant le Red Star par 4 buts à 0.

LA COUPE DE FRANCE La Coupe de France, dont le vainqueur est paré du titre de champion de France, a bien le caractère national que voulurent lui donner ses créateurs. Groupant tous les clubs qui croient pouvoir faire bonne figure dans une épreuve de cette envergure, elle permet tous les espoirs ; et dans ce sens, l'émulation qu'elle fait naître partout sur notre territoire, est une des choses les plus profitables à notre football. La *Vie au Grand Air* qui dote cette épreuve d'une Coupe a droit à la reconnaissance de tous les footballers.

Les petits clubs sans prétention exagérée peuvent se mesurer avec les grandes équipes à réputation établie. Et même, si le résultat est en leur défaveur, il n'en reste pas moins pour leurs joueurs une leçon qui peut et doit porter ses fruits. Quant au public local, qui pour la première fois voit évoluer un team de tout premier plan, il se rend compte que le jeu et les joueurs qu'il a l'habitude d'applaudir ont encore à se perfectionner et il devient plus connaisseur, car il apprend des choses qu'il ignorait totalement.

En somme, la décentralisation que permet l'organisation d'une telle épreuve est au plus haut point émulatrice. Je pense que le football français en tirera de gros avantages, car lorsque notre sélection opérera sur un très grand nombre de joueurs, il sera possible de former une équipe de France très redoutable et très représentative.

Les prochaines rencontres vont donner lieu à des luttes vraiment épiques, car plus nous approcherons du but, plus les difficultés seront ardues. Le titre envié n'appartiendra qu'à une équipe qui n'aura aucune défaillance et celles que je vois arriver aux demi-finales me semblent être l'Olympique, le C. A. S. Généraux, le Racing, le Red-Star, pour Paris ; l'Olympique lillois, Rennes, la V. G. A. Médoc et Strasbourg, pour la province.

Le F. C. Cette est disparu de l'épreuve et ceci pour une raison spéciale : disqualification pour professionalisme ! Le mot est fort brutal et pourtant la peine infligée est justifiée. La Fédération, une fois n'est pas coutume, a pris tous renseignements utiles au sujet de cette affaire et c'est en toute connaissance de cause que ses dirigeants ont jugé le cas qui leur était soumis.

Pourtant les Cettois se récrient et protestent contre la peine à eux infligée : leur défenseur de toujours, Bayrou, cherche par une politique spéciale à faire amnistier sa chère équipe.

Je ne réprouve pas le professionalisme au sens propre du mot, mais il est illogique et antisportif de laisser se mesurer entre eux, pour un titre, amateurs et professionnels. On doit être l'un ou l'autre.

Et puis voyez-vous, comme champion de France amateur, une équipe de « pros » anglais ?

L'A. S. Française, qui paraît vouloir sortir de la torpeur où elle est plongée depuis deux ou trois ans et qui depuis deux mois jouait un premier rôle à Paris, est allée se faire éliminer à Amiens par le Club local. Je pense que c'est une surprise ou un excès de confiance de la part des joueurs parisiens, car je ne crois pas que l'Amiens-Athlétic-Club ait tellement progressé. C'est une leçon pour les grandes équipes de la capitale ; à elles d'ouvrir l'œil et de ne pas mésestimer leurs adversaires provinciales.

LES CHAMPIONNATS RÉGIONAUX L'armature de notre calendrier de football est, quoi qu'on en dise, constituée par les championnats régionaux. Les autres rencontres, soit matches internationaux, interligues et interclubs, tout en possédant un intérêt indiscutable ne suffiraient pas à occuper l'ardeur de nos joueurs.

Dans chaque Ligue, les clubs, pour se maintenir au premier rang, doivent lutter énergiquement pendant toute la saison, et la crainte de la relégation (pour un grand Club, le mot n'est pas trop fort) en seconde division fait que chacun apporte au secours de ses couleurs toutes ses forces physiques et morales.

A propos de cette relégation, je trouve que l'automatisme avec lequel le premier de promotion remplace le dernier de première division est un peu draconien, car, sans enlever le mérite du promotionnaire, je ne suis pas sûr du tout, au contraire même, que le nouvel élu soit supérieur au déchu. Le cas est embarrassant et il faut entrevoir pas mal de difficultés avant de le résoudre au mieux des intérêts de chacun.

Autrefois se disputait une « Poule » entre le dernier de la première division et le premier de la seconde ; ce système qui semble plus rationnel avait cependant un inconvénient fâcheux : l'équipe qui craignait la descente se renforçait au moment propice par des éléments provinciaux ou étrangers et, par cette manœuvre déloyale et antisportive, brisait les efforts méritants d'un club qui croyait enfin voir le succès couronner ses efforts de toute une saison.

Disputés cette année par deux groupes de six clubs chacun, les championnats de la Ligue de Paris donnent lieu à une compétition extrêmement serrée ; la lutte est ardente et si nous voyons maintenant quels sont les clubs qui doivent finir en tête, il n'en fut pas toujours ainsi.

Dans le groupe A, le Red Star a péniblement devancé le Racing d'un seul point et il ne lui reste plus à rencontrer que la J. A. de Saint-Ouen ; le morceau est coriace, mais nullement au-dessus des forces du champion de France, et, connaissant à fond cette équipe, je crois qu'elle sera appelée à jouer la finale du championnat contre le vainqueur du groupe B.

Le Racing, dont l'équipe solide a progressé vivement, a refait le terrain perdu par un début difficile et heurté ; ce team a de l'étoffe et, avec une attaque plus perçante et plus vite, serait bien difficile à battre par une équipe française.

Levallois qui, au début, promettait mieux qu'il n'a fait, est maintenant hors de cause, par la faiblesse de sa ligne d'avants.

Dans l'autre groupe, il y eut une grosse surprise : le C. A. S. Généraux, qui, au commencement de l'actuelle saison, était imbattable et paraissait même être l'équipe de l'année, a subi, depuis, quelques échecs qui ont complètement démoralisé son team.

Battue par l'Olympique, par l'A. S. Française et le C. A. de Paris, la Générale n'est plus dans la lutte ; c'est dommage car elle pouvait faire beaucoup mieux. Peut-être cherchera-t-elle une compensation dans la Coupe de France ?

L'Olympique a pris la tête de son groupe et ne peut plus être rejoint ; l'équipe a de la qualité, est solide et joue pour gagner ; comme elle possède des attaquants de bonne classe elle va au succès avec une grande confiance.

L'A. S. Française a, cette année, retrouvé bien des partisans qui l'avaient abandonnée ; elle a montré ce que peuvent faire le courage et la ténacité. Il y a peu de noms connus dans ce team, mais l'ardeur et l'entrain de tous ses joueurs en font une équipe à surprise et redoutable pour n'importe quel adversaire.

LA RENCONTRE RED STAR-RACING CLUB DE FRANCE

Les deux équipes premières du Red Star et du Racing Club de France se sont rencontrées le 25 décembre dans un match comptant pour le championnat de Paris. Cette partie, jouée sur le terrain du R. C. F., rue Olivier-de-Serres, donna lieu à une rencontre ardemment disputée. Les deux onze fournirent un jeu égal et chaque joueur essaya de donner le maximum de chances à l'équipe qu'il défendait. Le Red Star marquait un but au cours de la première mi-temps, le Racing égalisait et finalement la marque était de 1 à 1, le match était nul.

En résumé, ces six équipes ont animé l'intérêt du championnat parisien. Les autres clubs C. A. de Paris, Vitry, Saint-Ouen, Stade, Club Français et Clichy n'ont joué que le rôle de comparses.

Les deux derniers nommés ne pourront échapper à la descente en promotion, si les règlements votés l'an dernier sont appliqués.

Le Nord, qui est avec Paris au tout premier rang du football français, a vu s'affirmer la valeur de l'Olympique lillois.

Ce grand club possède une équipe de valeur, mais évite de rencontrer les « ténors » parisiens hors de chez lui. Pourquoi ? Est-ce la crainte d'un échec ? N'est-ce pas plutôt l'appât de belles recettes sur le terrain de Lille ?

Mais la Coupe de France nous donnera l'occasion de voir l'Olympique du Nord combattre à armes légales avec ses adversaires; et si la victoire est pour Lille, je serai le premier à applaudir les Nordistes.

Il ne fait aucun doute que les Lillois seront champions de leur région. Seul, Roubaix pourra les forcer à montrer toutes leurs qualités avant de s'avouer vaincu.

Il faut reconnaître que le Nord travaille ferme pour recouvrer toute sa valeur d'avant-guerre · je ne doute pas un instant qu'il y parvienne, ceci pour le plus grand bien du football français.

En Normandie, c'est toujours le duel Havre contre Rouen. L'avantage paraît rester cette année au dernier nommé. Les progrès sont lents dans cette région.

Dans l'Est, les clubs alsaciens dominent la situation, leur football est assez précis, mais quelle lenteur dans l'exécution ! Qui sera champion ? Bischwiller ou l'A. S. de Strasbourg ? Je crois que ce dernier club remontera à la première place et remportera le titre.

En Bretagne comme en Normandie, la lutte est circonscrite entre deux clubs : Saint-Servan et le Stade Rennais.

La rencontre entre ces deux équipes est chaque année un événement sensationnel dans la région; cette saison leur match aller fut nul, que donnera le retour ? Je n'en ai aucune idée, car Rennes m'a déçu et je n'ai pas confiance dans le moral de ses joueurs. Les autres équipes sont loin de la valeur des deux chefs de file.

Dans le Bordelais, c'est un peu le chaos, toutes les équipes s'entrebattent à qui mieux mieux, mais je fais confiance à la Vie au Grand Air du Médoc qui saura trouver toute sa valeur au moment voulu.

Le Languedoc aura Cette comme champion; j'ai parlé ci-dessus de son équipe, elle est bonne, très bonne, mais dans ce genre il y a mieux... en Angleterre !

Sur la Méditerranée, Cannes et Marseille sont les plus en vedette, mais quelque peu inférieurs au champion probable des régions précitées, ainsi du reste que le Lyonnais qui ne progresse que très lentement.

Dans cette dernière région, le champion est bien difficile à prévoir, Le Terreaux, le L. O. U. et l'A. S. Lyonnaise étant de valeur équivalente.

Je ne parle pas du Centre, du Limousin, de l'Ile-de-France, car ces régions me sont complètement inconnues, mais la valeur de leur football ne s'est pas démontrée transcendante au cours des matches de la Coupe de France.

L. GAMBLIN,

LES LETTRES ET LES SPORTS

La fiction qui prend pour décors certains milieux sportifs est encore rare en France, alors qu'elle est très abondante dans les pays anglo-saxons. Mais, voici un roman de J.-Joseph Renaud : " Sur le Ring ", qui fera époque dans les annales de la boxe. Deux de ses principaux personnages, notamment l'entraîneur Choppie Chipperfield et le champion français Girardot, sont d'une vie, d'une exactitude étonnantes. Et quant à la danseuse blonde, la " chevrette filasse " qui apprécie tant les boxeurs, tout en les dupant, elle est infiniment spirituelle et séduisante... L'auteur a tendu un fidèle miroir au grand sport de la boxe qui a ses drames inconnus et ses comédies insoupçonnées. Autour des combats frémissent de naïves ou féroces passions, des rivalités bizarres, d'étranges superstitions ; aussi, dans l'action si intense et si variée de " Sur le Ring ", le lecteur — ou la lectrice — trouvera des larmes, du rire, de l'étonnement, de la documentation et le plus constant intérêt ; il ne refermera pas ce roman avant la dernière page !...

L'ART DU PATINAGE DE FIGURES

Par Alfred MEGROZ, Champion Suisse

LE CHAMPION SUISSE, ALFRED MÉGROZ, NOUS LIVRE LES SECRETS DU PATINAGE DE FIGURES ET NOUS DONNE DE PRÉCIEUX RENSEIGNEMENTS SUR LE DÉVELOPPEMENT DE CET ART EN SUISSE

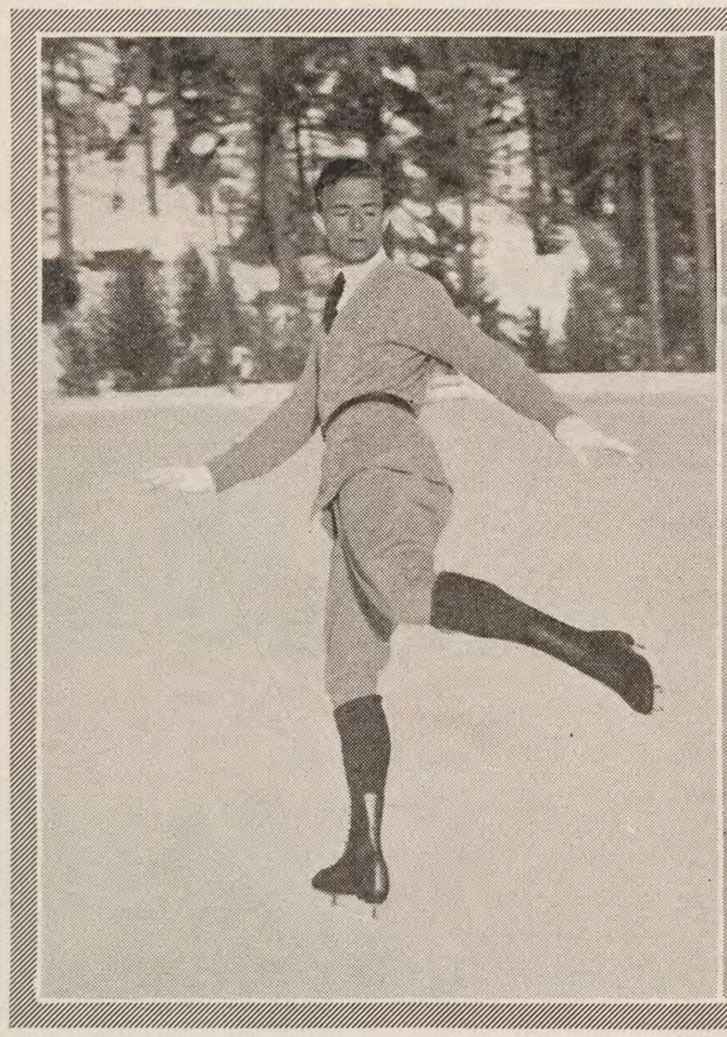
L'INTRODUCTION en Europe de l'art du patinage date de l'exil des Stuart en Hollande, et ainsi que pour d'autres sports, est dû à l'intervention de l'esprit sportif anglo-saxon.

Il n'est pas étonnant que ce sport ait atteint rapidement un grand développement, non seulement en Angleterre, mais aussi en France et dans les pays septentrionaux de l'Europe.

Les plus anciens traités de patinage, dès 1600, donnent déjà des détails sur l'exécution des figures : pour les changements de positions, les trois, etc. Ces trente dernières années il y eut une grande éclosion de la littérature du patinage sous les formes les plus diverses ; ces ouvrages se complétèrent les uns les autres ; des écoles s'établirent donnant lieu à des styles particuliers, tel le style anglais, lequel se figea dans des lois immuables qu'il conserve encore.

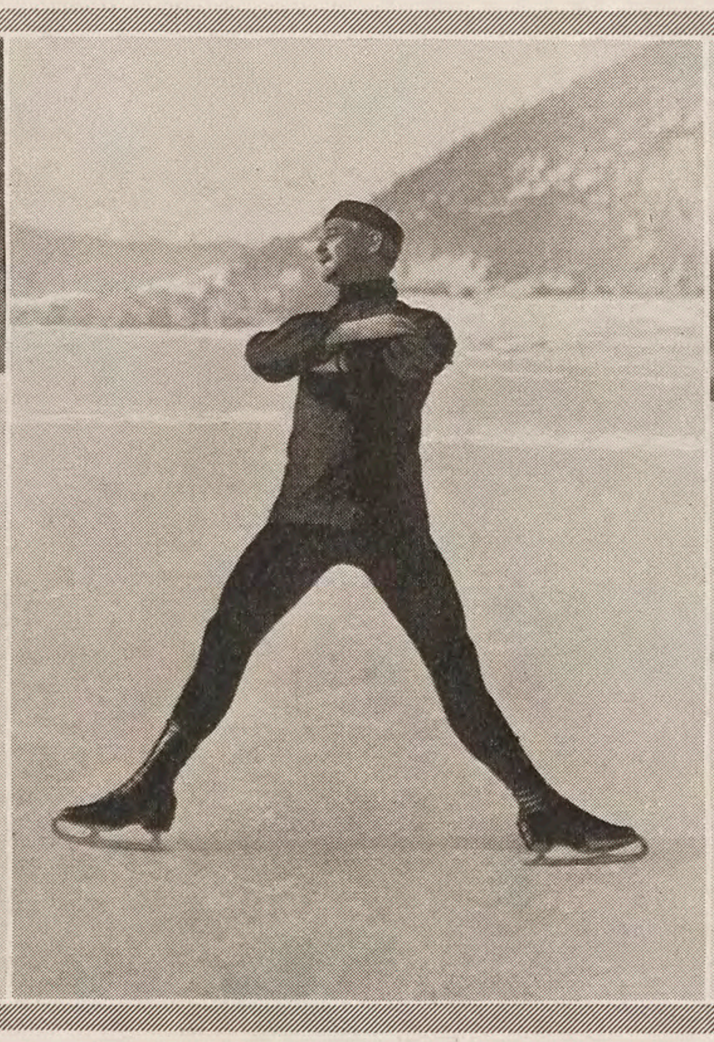
Les diverses écoles européennes, et l'école viennoise plus particulièrement, prirent un grand développement dès l'apparition en Europe du fameux patineur et danseur américain Jakson Haynes.

En 1892, un congrès réunissant les patineurs les plus connus des pays du Nord et du centre



GRAFSTROM

Vainqueur du concours de figures messieurs aux Jeux Olympiques d'Anvers, s'entraîne à Saint-Moritz pour les championnats de 1922,



BIOR MEYER

Le professeur Bior Meyer, l'un des plus remarquables spécialistes du patinage de figures, dans une exhibition sur le Grand Aigle.

ALFRED MÉGROZ

Alfred Mégroz, champion de Suisse, auteur de l'article que nous publions dans ce numéro, est un des plus brillants virtuoses du patinage.

PAUL BRECKOW
Paul Breckow accomplissant un saut tournant, sur la patinoire de Saint-Moritz.

LA GRANDE PATINOIRE DE SAINT-MORITZ
La grande patinoire de Saint-Moritz est la plus belle piste du monde. C'est là que, chaque année, se réunissent les plus remarquables champions pour prendre part aux épreuves internationales, organisées dans la fameuse station d'hiver. Ces concours sont suivis par une foule aussi nombreuse que choisie.

de l'Europe décida la fondation de l'Union internationale de patinage, à laquelle s'affilièrent successivement une vingtaine de pays, y compris la France et la Suisse.

Depuis cette époque, la Suisse a joué un rôle considérable dans l'organisation des Championnats d'Europe et du monde de figures et de vitesse.

Il suffira de rappeler que Davos, grâce à la perfection de sa glace, a vu tomber chez elle les cinq sixièmes des records mondiaux de vitesse, soit les :

500 m. en 0 m. 43 2/5 de seconde.
1000 m. — 1 m. 31 4/5 de seconde.
1500 m. — 2 m. 17 2/5 de seconde.
5000 m. — 8 m. 36 3/5 de seconde.

ainsi que le record de l'heure avec entraîneurs (32.370 mètres). Un seul record lui a échappé, celui des 10.000 mètres en 17 m. 22 3/5 de secondes qui appartient à Christiania et celui de l'heure sans entraîneur détenu par Quaglia, avec 32 kil. 274 m. 65 lors du Challenge de la *Vie au grand air*, en 1921.

En 1914, l'Union internationale de patinage, attribua à Saint-Moritz l'organisation des Championnats du monde de figures dames et par couples ; ces championnats se déroulèrent devant une immense assistance.

Dès cette saison, Saint-Moritz pourra, à l'égal de Davos, organiser des courses internationales de vitesse, la grande patinoire ayant été agrandie suffisamment pour y permettre l'établissement d'une double piste de vitesse de 400 mètres de tour, ainsi qu'une piste en ligne droite de 200 mètres de longueur pour les courses, disputées selon la formule hollandaise.

Saint-Moritz, consacrée reine des stations d'hiver, en est redevable en grande partie à l'esprit d'initiative de ses hôteliers qui firent les sacrifices nécessaires pour y attirer les meilleurs patineurs du monde.

Dès 1906, Bior Meyer, le professeur réputé de Saint-Moritz, donna une impulsion toute nouvelle au patinage d'art ; le style continental prit dès lors le dessus sur le style anglais qui y régnait en maître à cette époque sous le nom de style de l'Engadine. Actuellement le style continental y est enseigné par les virtuoses du patin des pays septentrionaux, d'Angleterre, d'Amérique et de Suisse. La création prochaine d'une Académie du patinage à Saint-Moritz ne manquera pas de donner un nouvel essor au patinage d'art.

En dehors des stations des Grisons, la Suisse centrale avec Engelberg, Mürren, Adelboden, Grindelwald, Wengen n'est pas restée en arrière pour l'organisation des fêtes et concours de toute catégorie ; et plus récemment la Suisse romande a reformé l'Association romande de patinage sur glace, laquelle comprend les clubs de Gstaad, Château d'Œx, des Avants, Caux, Villars et Saint-Cergues. Le championnat suisse s'y dispute cette année et ces stations ont une réputation mondiale pour la perfection de leurs patinoires.

En France, l'essor magnifique donné aux sports n'a pas encore gagné suffisamment le goût de la pratique des sports d'hiver et du patinage. Bien des stations d'hiver ont encore des installations par trop rudimentaires. Le Palais de Glace de Paris qui pourrait jouer un rôle plus considérable dans la préparation des patineurs, n'est pas encore orienté suffisamment du côté sportif, l'entraînement en piste close pouvant être excellent à condition d'être achevé en plein air.

LES PRINCIPES TECHNIQUES DE L'ÉCOLE CLASSIQUE

Cette école, née des concours et réunions internations, est basée sur l'exécution de quatre figures fondamentales, les deux cercles en dehors et dedans, en avant et en arrière ; de ces quatre éléments, découle tout un système de combinaisons qui constitue la grammaire du patineur. Cet ensemble de figures comprend 41 figures, dites d'école, ou *figures composées*, en opposition avec la catégorie des *figures libres*.

Les premières restent strictement dans le domaine sportif, tandis que les autres sont censées être le produit de l'imagination et de la composition personnelle du patineur et dépendent avant tout de son goût et de son tempérament.

En ce qui concerne l'explication des principes proprement dits, il est impossible, contrairement à d'autres sports, d'exposer en quelques pages la technique du patinage. Au lieu de suivre les méthodes habituelles qui consistent à expliquer, tant bien que mal, les formes extérieures des figures et des mouvements appelés à dessiner les figures sur la glace, en commençant par celles qui paraissent les plus simples, il nous semble préférable, d'insister sur certains principes essentiels, propres au sport du patin.

L'ÉQUIPEMENT DU PATINEUR

Tout le secret de l'équipement du patineur tient en ces trois principes : chaussures ajustées, fixation rationnelle du patin et aiguisage correct. La chaussure doit être établie spécialement pour le patinage, en cuir excessivement souple, la tige assez haute, atteignant le mollet, s'ajustant au pied et à la jambe sans les serrer en aucun endroit, le talon bas, la semelle assez forte et de la moitié de l'épaisseur du talon.

La fixation rationnelle du patin est nécessaire pour assurer une stabilité parfaite. Il faut surtout attacher une grande importance

LA CINÉMATOGRAPHIE D'UNE FIGURE DE PATINAGE
Notre collaborateur, Alfred Mégroz, explique dans son article cette figure qu'il a fait spécialement cinématographier pour la *Vie au Grand Air*. Il s'agit de la boucle en dedans : 1. Le départ. — 2. Le corps penché, l'épaule gauche légèrement en avant. — 3. La jambe libre s'écarte en arrière. Le genou s'est redressé un peu. — 4. Les épaules ont tourné dans un mouvement de vrille, le genou a plié et la jambe libre achève de dessiner la boucle. — 5. Le genou reste plié la jambe libre sort de la boucle dans un dedans en avant. — 6, La fin du dedans en avant.

M^lle LILY D'ALVAREZ
Une pirouette sur la pointe par M^lle Lily d'Alvarez, 2^e du concours de St-Moritz, 1921.

QUELQUES CHAMPIONS A SAINT-MORITZ
De haut en bas : l'infante Béatrice, M^lle^ Meray-Howerd, 1^re^ du championnat du monde de 1914 à Saint-Moritz, Miss Mucket, M. et M^me^ Jakobson, champions du monde en 1914 et champions olympiques à Anvers, en 1920.

à la direction des deux axes du patin en le fixant définitivement à la semelle. L'axe horizontal doit se confondre avec une ligne passant par le milieu du talon et en avant, entre l'intersection du gros et du second orteil ; cette ligne paraîtra seulement se trouver du côté intérieur de la semelle, les deux moitiés de celle-ci n'étant pas systématiquement égales. Un patin placé trop à l'intérieur facilite toutes les inclinaisons du corps à l'extérieur au détriment des inclinaisons intérieures. L'axe vertical a encore bien plus d'influence sur l'équilibre ; cet axe doit former angle droit avec la base du pied et non avec la semelle, celle-ci n'étant pas, dans le 90 % des cas, parallèle à cette base. Ce défaut s'accentue généralement avec la modification de la forme de la chaussure ; il est donc nécessaire de vérifier souvent cet axe et de le corriger dans le sens indiqué en plaçant des lamelles de cuir entre les plaques du patin et la semelle afin d'assurer aux axes la direction convenable. *L'action de patiner est l'action de glisser* à l'aide d'une lame d'acier. *L'action de glisser* est le résultat d'une coordination d'efforts, en vue de permettre au corps de rester pendant un temps donné en équilibre stable dynamique, grâce à la vitesse requise d'un ou de plusieurs coups de patin. Le point d'appui du patin repose sur une surface représentée par un sillon de quelques millimètres de largeur et de 5 à 6 centimètres de longueur. La stabilité ne peut se maintenir qu'en raison d'un mouvement de translation, complété par un mouvement partiel de rotation du corps. La coordination de ces deux mouvements principaux détermine plus ou moins exactement le tracé d'une figure.

Étant arrêté, comment provoquer un mouvement de translation au patin ? Le centre de gravité, ou plus simplement le poids du corps est porté sur le genou qui plie sous l'effort et presse sur la partie *arrière* de la lame dans tous les mouvements en avant, et sur la partie avant, dans les mouvements en arrière ; cette partie de la lame pénètre dans la glace et tend continuellement à s'échapper du sillon qui fait office de coulissoire et y maintient le patin aussi longtemps que dure la pression et l'élan initial.

L'ENTRAINEMENT DU DÉBUT

Dès que le débutant aura acquis une stabilité suffisante sur chaque patin, il devra s'entraîner immédiatement dans toutes sortes de mouvements en apparence désordonnés ; mouvements de rotation, croisés en avant et en arrière, manèges en tout sens, afin d'acquérir une solidité et une souplesse suffisantes, grâce à la *décontraction* indispensable des muscles qui ne sont pas directement en action. Il est non seulement inutile, mais nuisible à tout progrès, de s'acharner longuement à une ou deux figures élémentaires, en apparence faciles. Dessiner un cercle parfait sur la glace, première figure d'école, est chose difficile, même pour un patineur avancé.

EXPLICATION D'UNE FIGURE D'ÉCOLE PAR LA CINÉMATOGRAPHIE

Il est pour ainsi dire impossible d'expliquer clairement une figure d'école, sans avoir la reproduction du mouvement dans ses phases principales. La cinématographie est tout indiquée dans ce cas de démonstration. En prenant pour exemple une figure de difficulté moyenne, telle que la boucle en dedans avant, représentée dans les six principales phases du mouvement complet de cette figure sur le pied droit, nous voyons :

N^o^ 1. — Le départ, les deux patins à angle droit, les genoux légèrement pliés, le corps droit.

N^o^ 2. — Le corps s'est penché et lié sur le genou, l'épaule gauche légèrement en avant, la tête dans la direction de la boucle.

N^o^ 3. — La jambe libre s'écarte en arrière, l'épaule gauche est retirée en arrière et le centre de gravité du haut du corps est au-dessus de la place où doit avoir lieu le petit cercle qui formera la boucle, le genou s'est redressé un peu.

N^o^ 4. — Les épaules ont fortement tourné dans un mouvement de vrille, le genou a plié et la jambe restée libre achève de dessiner la boucle en entraînant le patin.

N^o^ 5. — Le genou reste fortement plié, la jambe libre entraîne le patin pour la sortie de la boucle dans un dedans en avant.

N^o^ 6. — La fin du dedans en avant, la jambe libre est au sommet de son mouvement en avant, le genou qui patine se redresse.

Nous n'allons pas prolonger les explications techniques au delà des possibilités matérielles, désirant réserver quelques lignes à la deuxième branche d'activité de l'art du patinage que constituent les figures libres.

FIGURES LIBRES

Cette intéressante partie du patinage occupe une place beaucoup trop restreinte relativement à l'importance attribuée aux figures d'école.

Certains ouvrages n'en parlent même pas. Et cependant le patinage libre est, au fond, le but de *l'art du patinage.*

L'établissement d'un programme de figures libres exige un entraînement durant plusieurs saisons consécutives. En analysant les programmes des champions, on y trouve des figures d'entrée et de positions, des pas de danse et de liaisons, et principalement des figures d'école déformées, quelques figures spéciales et sauts acrobatiques. Un tel programme reçoit généralement la consécration des juges des concours. En considérant le patinage libre sous cet angle, nous lui préférons le patinage d'école avec ses règles nettement établies. Son style continental classique, tel qu'il est énoncé dans les préceptes de l'Union internationale de patinage, n'est pas autre chose en définitive que l'observation de simples lois de gravitation et d'équilibre; il n'est pas dépourvu d'automatisme. Cette tendance à l'automatisme est encore exagérément encouragée au détriment de l'esthétique, dans l'appréciation des concours. Les juges sont fascinés par la trace et par la triple répétition de la figure sur la même trace. En se plaçant à un autre point de vue, on peut demander un patinage « libre », plus libre et plus de personnalité de la part du patineur. Il ne s'agit plus ici d'imposer des règles de maintien, mais libérer, au contraire, le patinage d'art de toutes les entraves propres à arrêter son évolution. Nous sortons évidemment un peu du domaine sportif, en plaçant le patinage au même niveau que la danse.

Le patinage ainsi conçu ne serait pas de la danse, mais un art plastique, avec ses lois propres et ses propres rythmes. Les possibilités rythmiques du patinage n'ont pas encore été étudiées suffisamment. Le rythme est à la base de tous les mouvements et pourrait même se passer de musique, ou bien *il faut chercher à interpréter la musique* et non seulement s'en servir comme accompagnement mesuré.

Il s'agit encore bien moins de transporter la danse sur la glace ; l'énorme variété des figures et mouvements en patinage permet une suffisante combinaison des lignes sans faire des emprunts à Terpsichore. En état d'équilibre parfait, un mouvement ne peut être gauche et acquiert une harmonie qui tend vers la beauté. Il faut nécessairement exclure toute idée littéraire, mais rechercher la réalisation plastique avec les éléments de son propre corps, mettre de la précision et de la clarté dans l'enchaînement des mouvements, des attitudes et des pas.

Notre intention n'est pas de rejeter les bons côtés de l'école classique, mais il nous semble tout aussi absurde de se confiner dans une pure orthodoxie.

L'art du patinage « libre », évoluant à l'égal de tous les arts, doit se rajeunir ; en lui imposant des modèles et des règles fixes, on lui enlève sa précieuse liberté et son plus grand charme.

Alfred Mégroz,
Champion suisse.

La revue du mois (1)

(NOVEMBRE)

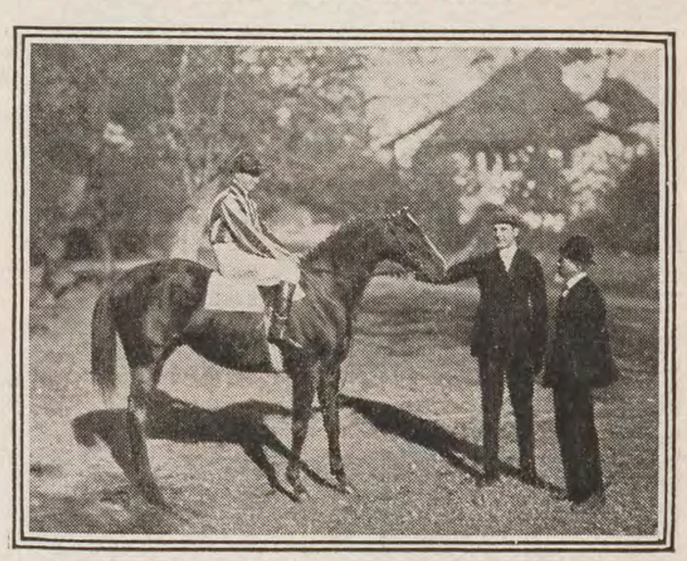
1er novembre. — LE C. A. S. G. RECEVAIT, A COLOMBES, LE CARDIFF F. C., SUPÉRIEUR EN LIGNES D'AVANTS, LE C. A. S. G. MARQUAIT 2 ESSAIS CONTRE 1 A CARDIFF.

L'ÉQUIPE DE RUGBY DE L'OLYMPIQUE RENCONTRAIT, AU STADE BERGEYRE, LE TEAM GALLOIS CROSS KEYSS. LES OLYMPIENS BATTIRENT LEURS ADVERSAIRES PAR 9 A 0.

6 novembre. — LE MATCH D'ASSOCIATION SUISSE-ITALIE, S'EST JOUÉ A GENÈVE. APRÈS UNE BELLE PARTIE, LE MATCH NUL ÉTAIT SIFFLÉ : 1 A 1.

POUR LE CHAMPIONNAT DU LYONNAIS DE RUGBY, F. C. L. RENCONTRAIT F. C. DE SAINT-CLAUDE. LA FIN DONNAIT LA VICTOIRE A SAINT-CLAUDE, PAR 13 POINTS A 3.

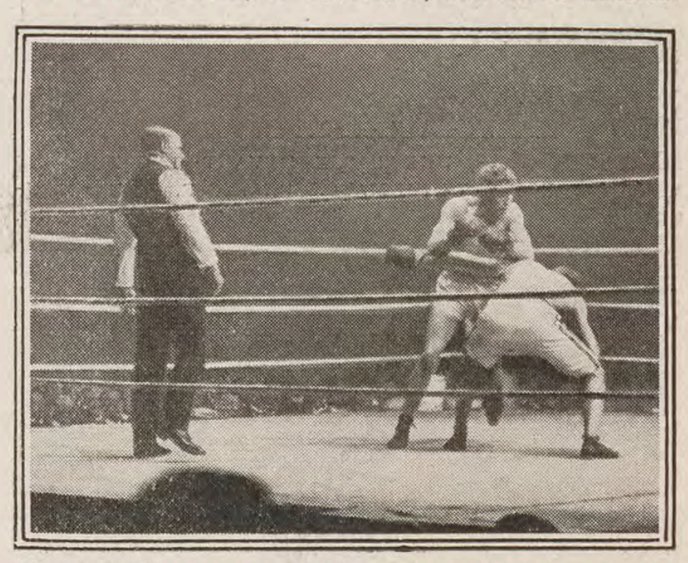
10 novembre. — LE TOUR DE LOMBARDIE (250 KIL.) S'EST DISPUTÉ PAR UNE TEMPÉRATURE GLACIALE. GIRARDINGO A TRIOMPHÉ AU SPRINT DE 15 ADVERSAIRES.



LE POÈTE, ÉTALON DE 6 ANS. APPARTENANT A M. HERJEU, GAGNANT DU PRIX VICTOR-EMMANUEL III, COURU SUR L'HIPPODROME, A BUCAREST, SUR 2.100 MÈTRES.

13 novembre. — DÉPART DU CHALLENGE BESSON, COURU A LYON. ROBERT TRIOMPHAIT AU CLASSEMENT INDIVIDUEL ET LE F. C. DE LYON GAGNAIT LE CHALLENGE.

UNE SORTIE DE MÊLÉE AU COURS DU MATCH 86e RÉGt ARTILLERIE LOURDE, CONTRE 35e R. AVIATION, COMPTANT POUR LE CHAMPIONNAT MILITAIRE DU 14e C. A.



18 novembre. — LE POIDS MI-MOYENS ANGLAIS, KID TED LEWIS, RENCONTRAIT A LONDRES, LE MI-LOURDS BOY MAC CORNIK. LEWIS TRIOMPHAIT AU 14e ROUND.

27 novembre. — DÉPART DU CROSS D'OUVERTURE. LE PARCOURS QUI COMPRENAIT 7 KIL. A ÉTÉ COUVERT EN 23 M. 52 S. PAR PUILLET, DEVANT GRENARD.

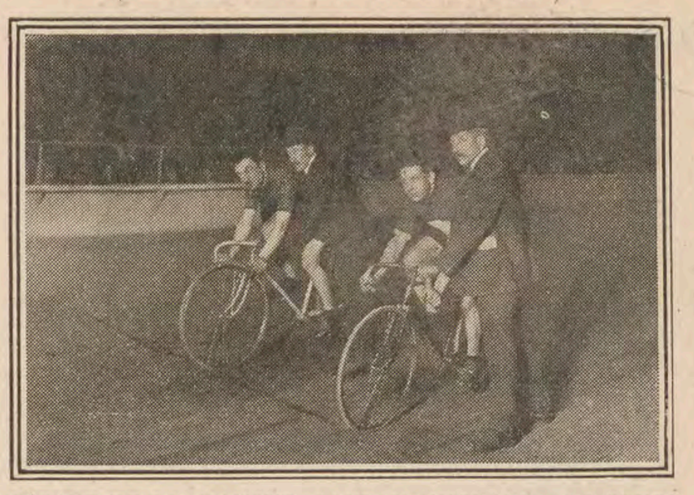
LA FINALE DU CHAMPIONNAT DE PARIS DE RUGBY OPPOSAIT, LE RACING C. F. ET C. A. S. GÉNÉRALE. LE RACING CONSERVAIT SON TITRE ET TRIOMPHAIT PAR 14 A 0.

LE ONZE DE L'OLYMPIQUE, RENCONTRAIT AU STADE BERGEYRE, L'ÉQUIPE DE FOOTBALL DU CLUB FRANÇAIS. LES OLYMPIENS TRIOMPHAIENT PAR 3 BUTS A 0.

(1) Le numéro de Noël de la *Vie au Grand Air* nous ayant empêché de publier les résultats des principaux événements de novembre, nous les donnons dans ce numéro.

(DECEMBRE)

4 décembre. — L'UNION SPORTIVE DACQUOISE A JOUÉ CONTRE LE STADE FRANÇAIS AU PARC DES PRINCES. LES PARISIENS TRIOMPHÈRENT PAR 21 POINTS A 0.

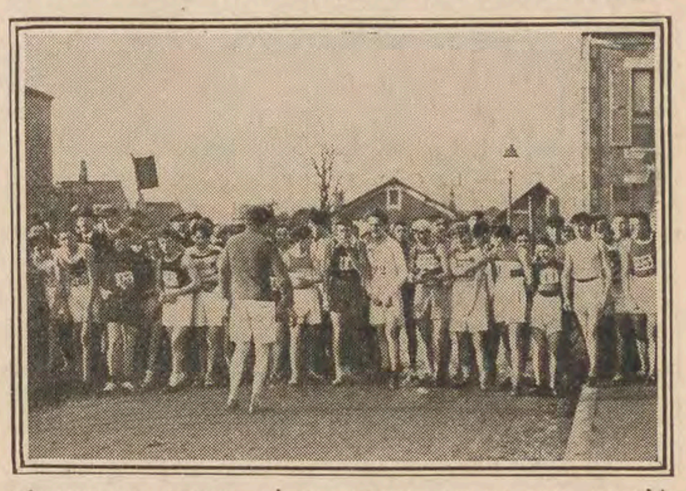


DÉPART DE LA MANCHE POULAIN-MICHARD, AU COURS DU MATCH DE VITESSE COURU AU VÉLODROME D'HIVER. LA VICTOIRE REVENAIT A MICHARD PAR UN PNEU.

11 décembre. — DÉPART DU CHALLENGE DE LA NÉZIÈRE, COURU A SAINT-CLOUD. LA VICTOIRE REVENAIT AU C. A. S. G. AVEC L'ÉQUIPE BERTHELOT-MANHÈS.

L'ASSOCIATION SPORTIVE BITTERROISE A RENCONTRÉ, A COLOMBES, LE QUINZE DU R. C. DE FRANCE. APRÈS UNE BELLE PARTIE, LES BITTERROIS TRIOMPHAIENT PAR 8 A 3.

UNE MÊLÉE AU COURS DU MATCH OLYMPIQUE-C. A. S. G. JOUÉ AU STADE PERSHING. LE C. A. S. G., TRÈS SUPÉRIEUR, BATTAIT LES OLYMPIENS PAR 48 POINTS A 0.



DÉPART DU CROSS D'ENTRAINEMENT EN VUE DE L'ÉPREUVE DE "L'INTRANSIGEANT", COURU A ARGENTEUIL. CUVILLERS, DU MÉTRO, REMPORTAIT LA VICTOIRE.

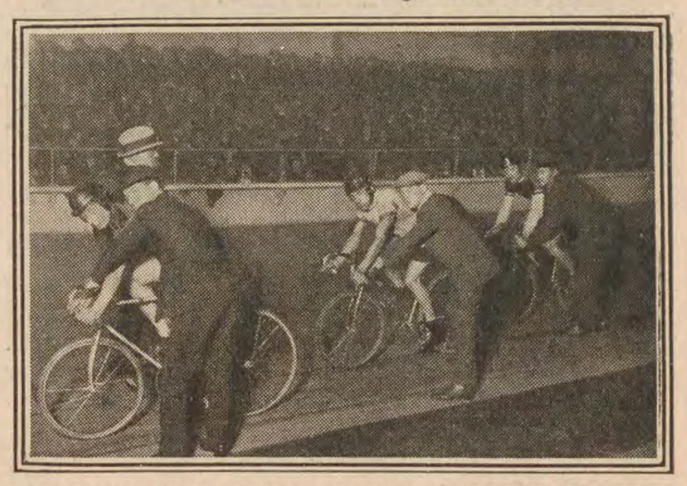
18 décembre. — UNE PASSE DEVANT LES BUTS DE MOULINS, AU COURS DU MATCH RACING-F. C. DE MOULINS. LE R. C. F. TRIOMPHAIT PAR 26 POINTS A 0.

POUR LE CHAMPIONNAT DE PARIS, L'ÉQUIPE DE FOOTBALL DE L'OLYMPIQUE RENCONTRAIT LE ONZE DU C. A. VITRY. LES OLYMPIENS TRIOMPHAIENT PAR 7 BUTS A 1.

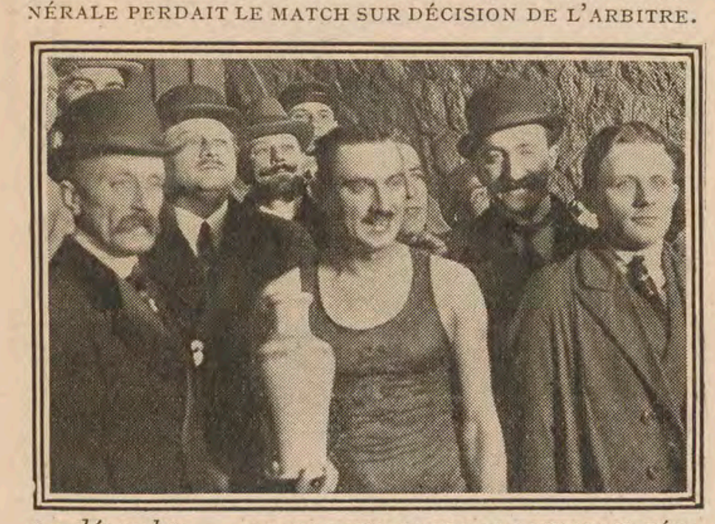
LES SAINT-GIRONNAIS RENCONTRAIENT, AU PARC DES PRINCES, LE QUINZE DU STADE FRANÇAIS. LES STADISTES, GAGNÈRENT PAR 35 POINTS A 0.

LE MATCH C. A. S. G.-A. S. F., JOUÉ AU STADE ÉLISABETH, A ÉTÉ ÉMAILLÉ DE MULTIPLES INCIDENTS. LA GÉNÉRALE PERDAIT LE MATCH SUR DÉCISION DE L'ARBITRE.

LES CONCURRENTS DU CHALLENGE DAUZAS, CROSS-COUNTRY DISPUTÉ A LYON, PASSENT DANS LA PLAINE DE CUSSET ET FONT LA RENCONTRE D'ENTRAINEURS INATTENDUS.



DÉPART DU PRIX ARTHUR LINTON, ÉPREUVE DE DEMI-FOND, DISPUTÉE AU PALAIS DES SPORTS. *De gauche à droite :* SÉRÈS (2e), MIQUEL (3e), CHAPMANN (1er).



25 décembre. — LE NAGEUR GEORGES POUILLEY FÉLICITÉ APRÈS SA VICTOIRE DANS LA COUPE DE NOEL (TRAVERSÉE DE LA SEINE), DISPUTÉE AU PONT ALEXANDRE.

DÉPART DE LA COUPE DE NOEL, CROSS-COUNTRY DE 2e CATÉGORIE, ORGANISÉ A ÉCOUEN, PAR LA L. P. A. VILLOT ÉTAIT PREMIFR DEVANT VIGIER ET GUILLAUME.

UNE PHASE DU MATCH DE CHAMPIONNAT OPPOSANT, SUR LE TERRAIN DE CLICHY, LE F. E. C. DE LEVALLOIS ET L'U. S. A. CLICHY. CEUX-CI TRIOMPHAIENT PAR 1 A 0.